
Immer am Feind
AB
Deutsche Luftwaffe gegen England
Herausgegeben von Major Dr. H. Eichelbaum



NORWEGEN
Scapa Flow
SCHOTTLAND
Aberdeen
Dundee
Greenock
Glasgow
Leith
Nord-See
Blyth
Newcastle
Sunderland
Hartlepool
Middlesbrough
Belfast
IRLAND
York
Leeds
Hull
Liverpool
Manchester
Goole
Grimsby
Sheffield
Nottingham
Leicester
Birmingham
ENGLAND
Felixstowe
Harwich
Milford
Swansea
Pembroke
Cardiff
Bristol
London
Sheerness
Chatham
Dover
Folkestone
Southampton
Lee
Newhaven
Cowes
Portsmouth
Devonsport
Portland
Plymouth
Dartmouth
Der Kanal
BELGIEN
Kriegshäfen
Handelshäfe
100 km
FRANKREICH
Günter Pa

Immer am Feind



*Reichsmarschall Hermann Göring, der persönlich den Einsatz der Luftwaffe gegen England leitet, mit General der Flieger Loerzer und Oberstleutnant Mölders auf einem Gefechtsstand*

Waltraut Strehlke

# Immer am Feind

## Deutsche Luftwaffe gegen England

Tatsachenberichte in Wort und Bild

Herausgegeben von

Major Dr. Eichelbaum




Adler-Bücherei

Verlag Scherl Berlin SW 68

# Inhalt



Titelbild Dr. Strache

Bildnachweis: A. Stoecker (17), H. Schaller (6), Dr. Strache (1), Kropp (1), Striemann (4), Dr. Weller (1) Luftwaffe (2), OKW (2), Scherl (15), H. Hoffmann (2), Weltbild (4) PBZ (4), PK-Grabler-Scherl (2) PK-Brandt-Scherl (2), PK Grimm-Scherl (1), PK Grosse-Scherl-PBZ-Weltbild-Atlantik (9), PK-Boecker-Weltbild (1), PK Greiner (1), PK Ruge (4), PK Platzek (1), PK Eschenburg-Scherl (1), PK-Folkers-Scherl (1), PK Folkerts-Scherl-PBZ (4), PK Baumbach-PBZ (1), PK Schröder-Scherl (1), PK-Spieth-Weltbild (1), PK Ruge-PBZ (1), PK Lysiak-Weltbild (1), PK Melchiar-Weltbild (1), PK-Smolarczyk (1), PK Brack (2), PK Kling (1), PK Weber II (1), PK Hauser-PBZ (1), PK-Kropf (1), PK Atlantic (2), PK Weltbild-Tobis (2), von den Bildstellen der Firmen Heinkel (1), Dornier (1)

Kupfertiefdruck August Scherl Nachf. Berlin SW 68

# Luftkrieg gegen England

Von Fritz Dettmann

Ich sehe noch heute jenes Plakat, das vor einem Jahr an den Häuserfronten Warschaus prangte. Es sollte die Kraft Polens versinnbildlichen und zeigte in geschickter Montage marschierende Infanterie, wuchtige Panzer, antrabende Kavallerie und darüber ein Geschwader von Kampfflugzeugen. Das Bild war der Phantasie eines Graphikers entsprungen, der Mut genug hatte, sich sein polnisches Geschwader aus den Bildern von der Luftparade des letzten Nürnberger Parteitages zu entleihen. So das Plakat, die Wirklichkeit hat die Welt inzwischen längst vergessen, so wie sie Polen vergessen mußte, das gleichsam ein erster Abschnitt des Geschehens war, das zur Stunde Europa in allen seinen Fugen erschüttert. In Polen zeigte die deutsche Luftwaffe zum erstenmal eine Andeutung der Kraft, die in ihr steckt. Die Alliierten wollten oder konnten nicht erkennen, daß über dieses Land nur ein Bruchteil jener gewaltigen Energie, die dieses Instrument der deutschen Wehrmacht barg, zur Auslösung kam. Polen ist zerfallen.

Den zweiten Abschnitt der Entwicklung eröffneten die Tage, während der die deutsche Luftwaffe Englands Handel im Nordseeraum behinderte und seiner Flotte in stoßweisen Aktionen, die jedoch in ihrer Regelmäßigkeit weder durch den harten Winter noch durch die täglich wachsende Abwehr der Engländer behindert werden konnte, schwere Schläge versetzte. Von der Themsemündung bis zur Nordspitze der Shetlands durchflogen unsere Aufklärer und Kampfflugzeuge die imaginären Straßen im Niemandsland des Himmels und verfolgten jede Bewegung des englischen Gegners, unterbanden seine Operationen und nahmen ihm langsam, aber sicher die Überlegenheit seiner insularen Lage. Firth of Forth und Scapa Flow bildeten den Auftakt zu den großen Kämpfen, die sich Monate später erstmalig in der Geschichte zwischen Luftstreitkräften und operierenden Verbänden der Home Fleet abspielen sollten. Scapa Flow auch gab die erste Bestätigung dafür, daß das Inselreich seinen von der Natur gegebenen Schutz durch die Entwicklung unseres Zeitalters eingebüßt hatte. Alle Versuche Churchills, durch Bewaffnung seiner Handelsschiffe, durch starke Aktivität der Jagdverbände der englischen Handelsschiffahrt das Leben leichter zu machen, scheiterten.

Die deutsche Luftwaffe legte ein riesiges Netz über den Raum, das gewiß in den ersten Monaten noch weite Maschen hatte, das sich inzwischen aber zugezogen hat. Die gesperrten Schiffahrtsstraßen, die sich mit einiger Sicherheit nur noch im schwer bewaffneten Konvoi passieren ließen, und der Tag von Scapa Flow, am 16. März 1940, mußten den Briten die Augen öffnen, ihnen zeigen, daß die Gegenwart auf die Gegebenheiten einer vergangenen Zeit keine Rücksicht nahm.



*Zwei Fernaufklärer vom Baumuster Dornier Do 17, die in vielen Einsätzen den Luftraum über Großbritannien bis zu den Shetlandinseln aufklärten*

Bis zum 9. April stand England unter dem Zwang der Ereignisse in defensiver Haltung. Seine Versuche, durch Luftangriffe Zeichen auch seiner Stärke zu geben, erstickten in der deutschen Abwehr. Ein Tag, wie der 18. Dezember, da das Jagdgeschwader Schumacher einen englischen Luftangriff über der Deutschen Bucht verlustreich für den Angreifer zusammenbrechen ließ, schlug schwerste Breschen in die besten britischen Kampfverbände. Als Deutschland am 9. April den Plan Englands durchkreuzte und Dänemark und Norwegen besetzte, kam für das Inselreich die entscheidende Stunde, die es zwang, seine Flotteneinheiten aus den Schlupfwinkeln an der Ostküste herauszuziehen und zur Offensive überzugehen. Ehe man sich in London noch von dem Schock erholt hatte, war ein unübersehbares Gebiet an der Nordsee in der Flanke des britischen Reiches eingenommen. Nur in den ersten Tagen glaubten die Alliierten im Ernst daran, durch energische Angriffe eine Wandlung schaffen zu können. Sie hatten nicht damit gerechnet, daß mit der Energie der deutschen Waffen auch die vielfältige Leistungskraft deutscher Organisation Schritt gehalten hatte. Schon ihre ersten Angriffe aus der Luft scheiterten im Feuer der Flak und in den Gegenstößen deutscher Jäger und Zerstörer. Was viele für unmöglich gehalten hatten, war geschehen: Innerhalb weniger Stunden war ein Land von den unübersehbaren Ausmaßen Norwegens bis auf den nördlichsten Zipfel so vollständig besetzt,



*Eine Do 17 vom Feindflug zurück*

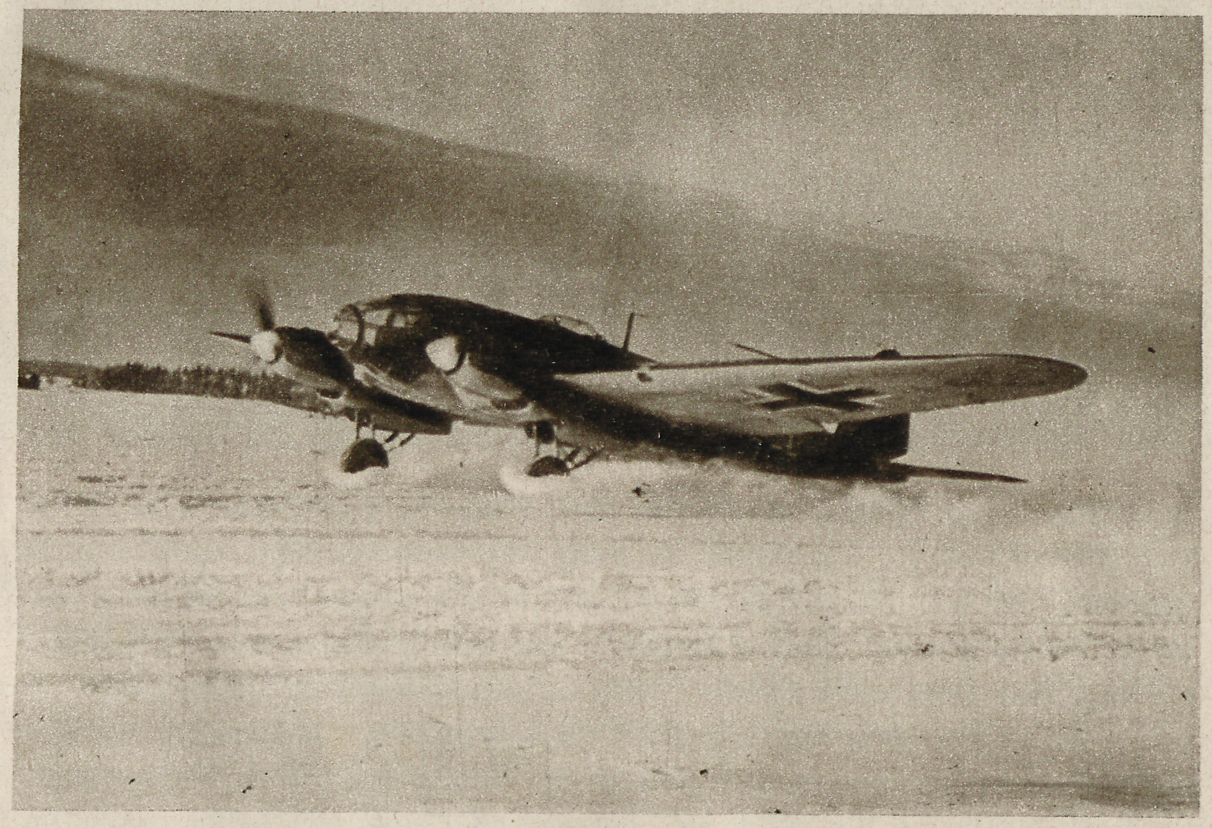


*An Hand wichtiger Aufklärungsergebnisse starten unsere Kampfflugzeuge zum Angriff gegen die englische Flotte. Kurz vor dem Flug sprechen Pilot und Beobachter den Auftrag noch einmal genau durch*

daß der Gegner sich einen konzentrischen Angriff nicht mehr leisten konnte. Alles, was bis zu den abschließenden Ereignissen in Namsos, Dombaas und Andalsnes folgte, waren Einzelaktionen, die immer wieder mit Mißerfolgen endeten. Dem Komplex Norwegen folgte, nachdem die nordische Flanke gesichert war, der Sprung nach Holland und Belgien. Auch hier war es die Luftwaffe, nun nach mehr als einem halben Jahr erst ihre volle Kraft entfaltend, die den Boden dieser Länder, die wie Skandinavien den Plänen der Alliierten gefügig gemacht worden waren, für den Vorstoß der deutschen Erdwaffen vorbereitete. Von Oslo bis zur Bretagne spannt sich ein Halbkreis einer fliegenden Front gegen England. Der Schreiber dieser Zeilen hat das in kurzen Zügen geschilderte Geschehen zum Atlantik in allen seinen Phasen miterlebt. In mehr als 25000 Kilometer Feindflug wurde er Zeuge all jener Ereignisse, die Europa aus den Angeln zu heben schienen. Er wurde Zeuge, wie eine Waffe unseres Jahrhunderts zum erstenmal in der Kriegsgeschichte zeigte, daß ihre Schläge über die Zukunft Europas entscheiden. Die Erlebnisse dieser vergangenen Monate sind unübersehbar.

## *Handelskrieg vor Englands Küste*

Wie eine Sichel stößt Flamborough Head nördlich der Humbermündung ins Meer. Schroff und ohne jeden Übergang ragt Englands Steilküste aus der See, auf der die Brandung scharfe weiße Striche zieht. Ein Leuchtturm, einige Sommerhäuser und die Gebäude der Küstenstationen unterbrechen den Blick auf das dahinterliegende Land, das glatt wie eine Platte sich dahinzieht. Wir erreichten Flamborough nach einem Flug durch Schnee, Nebel und Wolken über der grauen Fläche des Meeres. Mehr als 20 Grad Kälte drangen durch das Glas der Kanzel, durch die winzigen Öffnungen der MGs und durch die Bodenluke. Eisige Ströme zogen durch den offenen Stand des Funkers und durch die schmalen, kaum sichtbaren Spalten in den Bodenklappen. Wie schon gestern an der Themsemündung, so flogen wir auch heute das befohlene Ziel auf den Kilometer und genau zur festgesetzten Zeit an. Leichter Nebel hüllte die Küste ein, als das Flugzeug zum erstenmal, von Süden her über Land gehend, die Spitze von Flamborough überflog. Dann durchstieß Leutnant Schon vorsichtig die Wolkendecke: Wie auf einem Tablett lagen mehr als zwanzig Schiffe im Geleitzug unter uns. Es waren so viele, daß man mit einem Blick nicht ausmachen konnte, welcher Art und wie stark die Einheiten der britischen Kriegsfahrzeuge waren, die diese Flotte von



*Die Motoren heulen auf — das Kampfflugzeug vom Baumuster Heinkel He 111 hebt sich vom Boden. Es geht trotz Eis und Schnee gegen England*



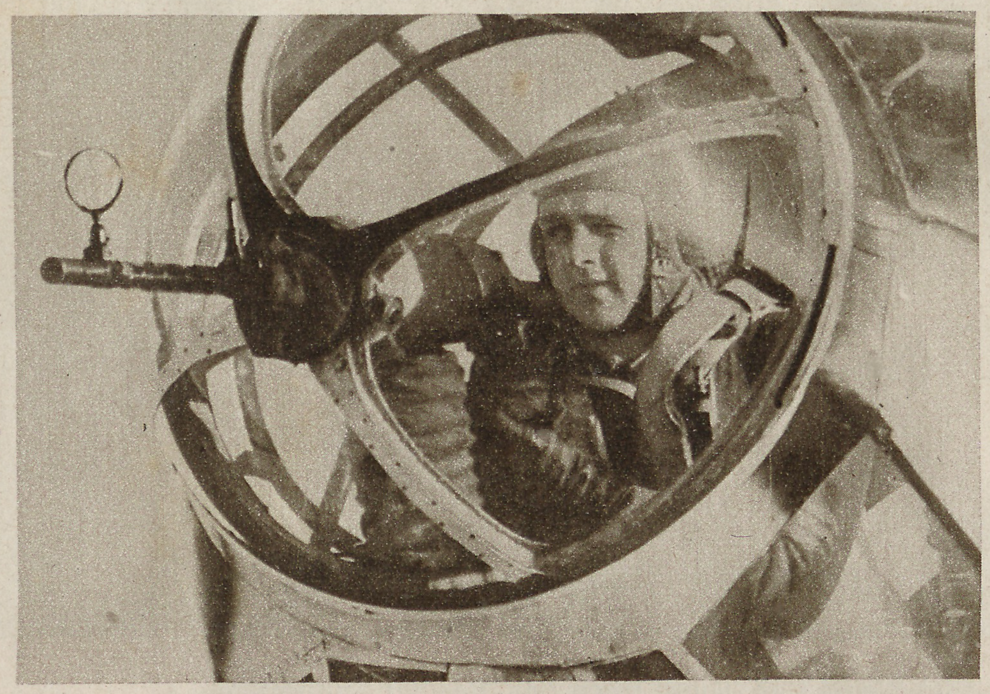
*Heinkel-Kampfflugzeuge im Verbandsflug über der Nordsee*

Handelsdampfern schützte. Unter Deckung der Wolken ging Schon näher heran, stieß abermals durch. Da blinkte uns durch das Grau spukhaft ein Lichtsignal entgegen. Es war das Alarmzeichen; es kam von einem Kriegsfahrzeug, von einem Flakkreuzer, der mit drei Zerstörern und drei Torpedobooten die Handelsdampfer nach allen Seiten deckte. Bis auf wenige hundert Meter waren wir heran, als uns die erste Salve aus den Abwehrgeschützen entgegenschlug. Wie bunte Papierrollen umsprangen uns die Feuerstöße der MGs. Dann folgten die Geschütze. Es sah aus, als ob ein brennender Scheinwerfer zerschlagen würde, der plötzlich zerberstend seine sonst gebündelten Strahlen frei und ungehemmt

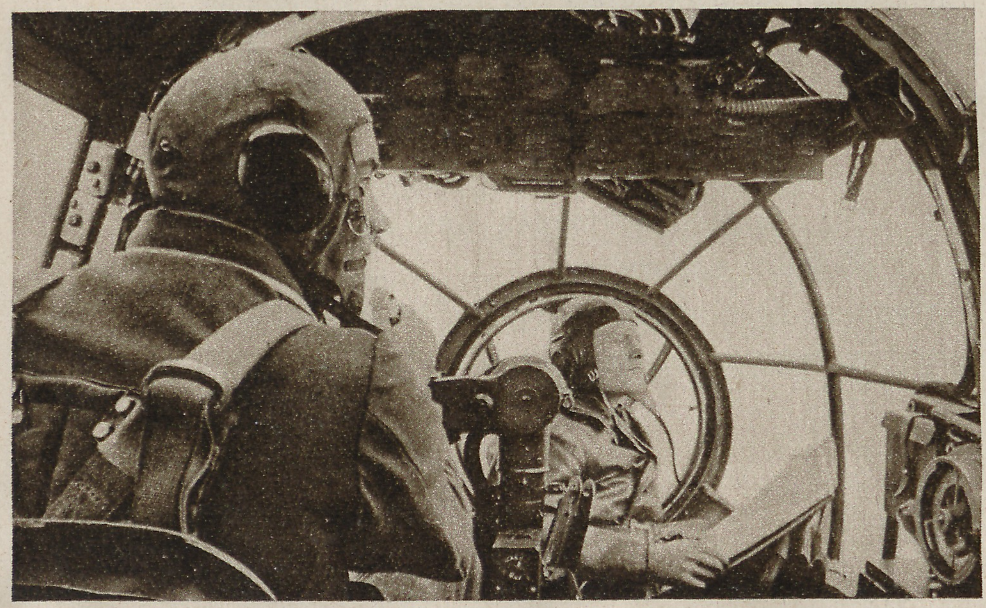


nach allen Seiten ausspeit. In Nebel und Dunst wirkt das Rot der Mündungsfeuer fahl. Weißgraue Bälle standen vor und hinter der Maschine in der Luft. Es sah aus, als jagte eine Staffette heran. Immer dichter vor uns krepierten die Granaten. Sie schossen gut in Richtung und Höhe, nur die Entfernung stimmte nicht. Vergeblich versuchte Leutnant Schon die letzten Schiffe des Geleitzuges zu bombardieren. Die Geschosse verfolgten uns bis unter die Wolkendecke, die nun endlich die Maschine verbarg.
Jetzt mußte der Zeitpunkt gekommen sein, wo über ganz Flamborough und seine Küstenstationen der Alarm hinwegging. In wenigen Minuten würden von

den nahe gelegenen Flugplätzen die ersten englischen Jäger und Zerstörer starten. Man konnte sich die Bilder ausmalen. Die Bilder des Alarms, man hörte das Rasseln der Telephone, sah die startenden Maschinen, die Funker vor ihren Apparaten und dann wieder uns selbst, eine Maschine mit fünf Mann, die nun zur Belagerung überging von mehr als 20 Schiffen, von 7 Kriegsfahrzeugen. Wir griffen an. Wieder stand vor uns eine Palisade von Abwehrgeschossen. Doch diesmal gelang es durchzustoßen und einem der letzten im Geleit fahrenden Dampfer eine Bombe auf das Vorschiff zu legen. Schwarze Rauchschwaden quollen empor. Man sah im Bruchteil der Sekunden, wie die Besatzung, mit Schwimmwesten angetan, erregt über das Deck lief und einige in der Back ein Floß klarmachten. In weiter Kurve umgingen wir nach diesem Angriff im Schutz der Wolken den Schauplatz dieses merkwürdigen Gefechts. In wilden Zickzacklinien fuhren die Schiffe des Konvois jetzt durcheinander, lösten die Formation, während neben ihnen wie Forts die Kriegsfahrzeuge lagen und ihre Breitseiten



*Das MG ist schußfertig, denn in jedem Augenblick können feindliche Jäger auftauchen*



*In der Vollsichtkanzel eines Kampfflugzeuges. Die Besatzung sucht ihr Kampfziel*

zum Belagerer emporschickten. Es war ein Schauspiel, das sich wenige Meilen in guter Sicht vor der Küste mit den rettenden Häfen abspielte, in deren Angesicht ein Angriff dem anderen folgte. Zum drittenmal flogen wir von der Küste her den zerstobenen Geleitzug an. Da stand plötzlich, dreihundert Meter vor uns, ein englischer Jäger in der Luft, der wie ein Pfeil auf uns zuschoß. In rasendem Flug nahm der Engländer in weiter Linkskurve den Angriff auf. Doch wie ein Fahrstuhl zog Schon in wenigen Sekunden sein Flugzeug in die Wolken hinein. Minutenlang schwebte man in der erregenden Erwartung, den Schatten britischer Maschinen auftauchen zu sehen. Wir fühlten nicht mehr die Kälte. In unseren Adern pulste heiß das Blut, und von der Stirn des Beobachters am Bombenabwurfgerät perlten dicke Schweißtropfen. Unbewußt fiel mein Blick in diesem Augenblick auf die Armbanduhr. Anderthalb Stunden schon belagerten wir jetzt den Geleitzug, den Kreuzer, die Zerstörer und Torpedoboote. Unter uns das Feuer, wenn wir uns zeigten, neben uns die Jäger, jetzt schon drei. Es schien mir zweifelhaft, daß Leutnant Schon unter diesen Umständen noch weitere Anflüge wagen würde. Doch ehe dieser Gedanke noch zu Ende gedacht war, schwebten wir schon wieder überraschend über dem Schlußteil des Konvois. Pendelnd glitt eine Bombe in die Tiefe und zerriß das Heck eines Dreitausendtonners. Einige hundert Meter nördlich davon schlingerte ein brennender Dampfer in der See. Das gesamte Vorschiff des vorhin getroffenen Dampfers war jetzt in Rauch und Flammen gehüllt.
Nach einem weiteren Angriff, dem fünften, drehte Leutnant Schon zum Rückflug ab. Die zweistündige Belagerung vor Flamborough Head war zu Ende.

## *Scapa Flow*

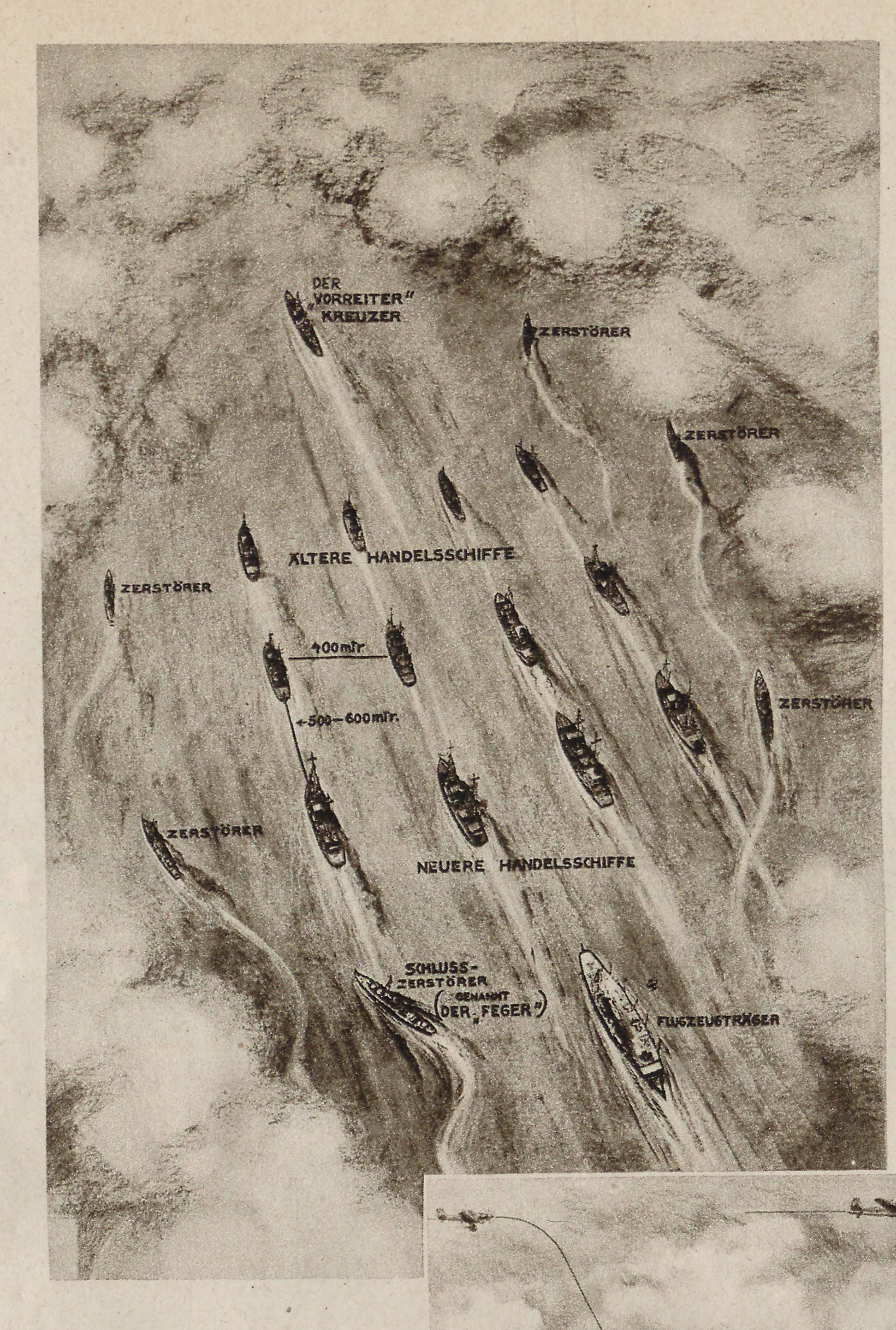
Tiefhängende Wolken umhüllten die Flugzeuge mit weißem Dunst. Wir lösten uns von der Fläche der Nordsee, über der wir kaum zwanzig Meter hoch dahingeflogen waren, und stiegen hinauf in unser ureigenstes Element. Die Böen über dem Meer gaben uns frei. Ruhiger wurde der Flug, während unten die vorhin so lebendige See, die in Schwarz und Weiß ihre Bewegungen zeichnete, zu einer schwarzgrünen Scheibe zu erstarren schien. Der Himmel wölbte sich in kristallener Klarheit. Von drei- auf vier- und fünftausend Meter kletterte der Höhenmesser. Die Borduhr zeigte 18 Uhr 57 Minuten. Der Angriff erschien uns wie eine Ewigkeit, da wir, ohne Sicht nach oben und unten, in den hochtreibenden Kumulus flogen. Die Welt war versunken. Das Leben waren wir, die fünf Mann und zwei Motoren, die diese Zelle von der Größe eines Stecknadelkopfes, gemessen an der Ungeheuerlichkeit dieser Weite, durch den Himmel trugen. Uns und die Last der Bomben. Die hingen

unbeweglich und schwer in ihren Umrissen in den Schächten. Unmöglich, in einem Zuge zu überdenken, welche Vielfalt von Geschehen eintritt, wenn der Druck auf den Knopf die Bomben im gegebenen Moment gelöst hat. Eines dieser jetzt leblos und kalt zwischen uns hängenden Stahlstücke vermag es, der Welt für Tage Gesprächsstoff zu geben. Von allem anderen, von Triumph und Leid, ganz zu schweigen. Es gibt Dinge, über die man zu gewissen Zeiten zwischen Himmel und Erde besser nicht nachdenkt.
Unsere Kettenmaschinen waren wie wir in den Wolkenbergen untergetaucht. Wir hatten die Atemmaske umgelegt und an die Sauerstoffgeräte angeschlossen. Sie machten die Unwirklichkeit dieser Stunden vollständig. Unsere Gesichter verschwanden unter den Masken und FT-Hauben. Sie verwandelten uns zu Wesen, die einander bis auf den letzten Knopf zu gleichen schienen. Plötzlich umfing uns strahlende Helle. Fast gleichzeitig mit den beiden anderen Flugzeugen waren wir aus dem Kumulus oben herausgestoßen, jetzt fast sechstausend Meter hoch. Eiskalte Luftströme drangen in die Maschine ein. Eine leichte Schicht von Rauhreif glättete die Oberflächen der Trommel und allen Metalls. Der warme Hauch der Heizung wurde, kaum daß er aus dem Rohr austrat, von der bitteren Kälte gefressen. Es waren mehr als 35 Grad, die prickelnd und stechend durch Anzug, Sweater und Pelzkombination an unsere Haut drangen. Einmal, es war kurz nach halb acht, zog der Funker beide Handschuhe von den Händen und steckte alle zehn Finger tief und lange in den Mund. Dann rieb er sie wohlig ineinander und stülpte sie wieder in das Leder.
Die Dämmerung war in ihr letztes Stadium getreten. Im westlichen Horizont verging die Sonne in zwei gewaltigen blaßgelben Streifen. Durch das aufgerissene Gewölk unter uns fiel der Blick in eine endlose Tiefe, aus der noch immer, jetzt von tiefem Blau, das Meer heraufschimmerte. Jeden Augenblick mußte Land in Sicht kommen. Doch dieser Augenblick würde schon der des Angriffes sein. Unsere Spannung wuchs mit jeder Minute, die der Zeiger der Borduhr, wie es uns schien, im Schneckentempo zurücklegte. Unsere Nerven vibrierten jetzt wieder wie am Nachmittag bei der Befehlsausgabe, als die Phantasie nach dem Wort Scapa Flow blitzschnell das Ereignis skizzierte.
Die Uhr zeigte 21 Uhr und 10 Minuten. Klar zeichneten sich die Konturen der Küste ab, die Umrisse der weißen Bucht von Scapa Flow und die Blöcke der Inseln South Ronaldsay, Sweetha, Faro, Cava und Hunda. Ein Scheinwerfer zuckte am Himmel. Dann schien es, als schwieg die Welt für einige Sekunden, als schwiege sie vor einem Sturm, der nun gegen uns losbrechen sollte. Alle Schlünde der Hölle öffneten sich plötzlich. Es war, als hätte man einen Kranz von Lichtern eingeschaltet. Taghell leuchtete es in die Kabine. Rotweiße Bälle hüpften um uns und unter uns. Scheinwerfer geisterten herauf. Es mögen



Unsere Stukas über einem britischen Geleitzug

Zeichnung von R. Heß




*Marschanordnung eines britischen Geleitzuges. Die ungefähren Entfernungen zwischen den fahrenden Schiffen sind in der Zeichnung angegeben. Es muß sich hier um einen besonders wertvollen Konvoi handeln, sonst hätte man ihm nicht außer dem Kreuzer als Vorreiter noch einen Flugzeugträger zur Sicherung mitgegeben. Häufig fahren nur einige Zerstörer und Räumboote mit*

*Zeichnungen von Max Ludwig*

*Unsere Luftwaffe greift den Geleitzug an. Grundsätzlich sind dabei zwei verschiedene Arten des Bombenwurfs zu unterscheiden: der Bombenwurf der Kampfflugzeuge aus dem Horizontalflug und der Angriff aus dem Sturzflug. die Domäne der Stukas. Die Zeichnung veranschaulicht die Flugbahn der Bombe bei beiden Angriffsarten*

fünfzig bis sechzig gewesen sein, die ihre weißen, gefährlichen Arme nach uns ausstreckten. Es mögen hundert bis hundertzwanzig Flakgeschütze aller Kaliber gewesen sein, die nun, ununterbrochen, auf die Punkte im Äther feuerten. Mitunter verschwand diese schaurige Szene unter einer schwachen Wolkenwand. Als wir sie verließen, zitterte der Strahl des Scheinwerfers über die linke Fläche. Eine Zehntelsekunde. Wir kippten rechts ab, heraus aus der Gefahr des Lichtes. Aus der schwarzen Bucht von Scapa brachen Brände auf. Wenige Minuten vor uns hatten die Nachbarketten unserer Verbände ihre Aufgabe erfüllt. Wir zogen hinüber zum Flugplatz Kirkwall, um zum ersten Male in Verbindung mit diesem Angriff auf die Home Fleet britische Flugplätze zu bombardieren. Blinklichter zuckten auf, Lichter verloschen. Aber noch immer gab die Dämmerung einen Blick auf das Gelände frei, ließ deutlich Ortschaften erkennen, die regelmäßigen Streifen der Felder und das weite, planvolle Viereck des Flugplatzes. Jetzt schleuderten sie auch hier aus dem Umkreis dieses Areals ihre Granaten uns entgegen wie die anderen, von deren Feuer der Himmel leuchtete und aufgewühlt war, soweit das Auge reichte. Am Rand einer Wolkenwand setzten wir zum Abwurf an. Mit ruhigen Händen bediente Feldwebel W. das Gerät. Mit wenigen sicheren Griffen und mit einem Blick über Kimme, Korn, Rechenschieber und Stoppuhr war es abwurfbereit. Dann drückte sein Finger auf den Knopf. Der Oberleutnant am Steuer drückte die Maschine mit vollen Touren in die Dunkelheit hinein, während hinter uns noch immer das Feuerwerk der Flak in den Himmel züngelte und die Scheinwerfer ihre weißen Linien zogen. Man mochte im ersten Augenblick meinen, daß es aus solchem Hexenkessel nur für wenige ein Entrinnen gäbe. Doch dann glitt der Blick über die eigene Maschine. Sie war bis auf ein paar Risse von Sprengstücken im Leitwerk unversehrt.
Im hellen Licht des Mondes flogen wir zur Heimat.

## *Norwegen: Zwischen Dombaas und Andalsnes*

Wir sind über Norwegen geflogen und fanden immer wieder Farben zwischen Meer, Fjorden, Schären und Bergen, die in ihren Variationen unerschöpflich waren. Wir sprangen über die Zwei- und Dreitausender Mittelnorwegens, die zerklüfteten Schlünde der Fjorde und sahen, wie sich in erbarmungsvollen Windungen die seltenen Straßen mühsam durch das Land zogen. Und erst der Blick auf diese Straßen ließ einem offenbar werden, von welcher Bedeutung bei dieser norwegischen Aktion die Luftwaffe war. Von welcher Bedeutung eine solche Luftwaffe war, wie sie uns in höchster Vollendung zur Verfügung stand. Ich glaube nicht, daß man in auch noch der zehnfachen Zeit mit den Mitteln vergangener Tage dieses Land hätte besetzen, seinen Widerstand brechen und

gegen den Ansturm der Alliierten verteidigen können. Wir lagen in den ersten vierzehn Tagen auf einem der wichtigsten Flugstützpunkte Norwegens in Sola bei Stavanger. Wir erlebten, wie die Engländer in verzweifelten Angriffen Tag und Nacht herüberkamen, um die Kraft der deutschen Luftwaffe zu brechen und zu lähmen. Es mögen dreihundert Bomben gewesen sein, die innerhalb von acht Tagen auf die Umgegend des Flugplatzes Sola gelegt wurden. Wer heute, nach einem Monat, hierherkommt, wird es nicht glauben wollen, daß dieser Punkt zu denen gehört hatte, gegen die die englische Luftoffensive immer wieder vorgetragen wurde. Der Platz zeigt die Ordnung deutscher Flughäfen, und wie große Narben lassen sich nur noch schwer jene Stellen erkennen, wo englische Bomben einschlugen.

Daß es so ist, beweist, daß die Angriffe der Engländer niemals von „verheerender Wirkung" gewesen sein können. Das waren sie nur im britischen Rundfunk. Es war den Angreifern nicht ein einziges Mal gelungen, die Aktivität der deutschen Luftwaffe auf den Flugplätzen Norwegens auch nur für eine Minute zu hemmen. Die Folge davon war die entscheidende Niederlage der vereinigten Engländer und Norweger an so wichtigen Punkten wie Dombaas und Andalsnes. Die Luftwaffe hatte den Angriff auf die hier weit ins Innere des Landes eingedrungenen Gegner so wirkungsvoll vorbereitet, daß man unwillkürlich, besonders im Hochtal von Andalsnes, an die Bzura erinnert wurde.

Dicht über den Schneehäuptern der Gebirge flogen wir zu den Angriffen auf Namsos, Dombaas und Andalsnes. Durch die schneerstarrende Landschaft, durch die Steingebirge gruben sich die wichtige Bahnverbindung Dombaas—Andalsnes und ihre Abzweigung nach Drontheim, die über einen 1100 Meter hohen Paß ihren Weg nimmt. Den gleichen Pfad zieht die Straße nach Andalsnes. Drei, vier Tage lang erschienen unsere Kampfverbände und zermürbten den Widerstand. Nach wenigen Stunden war der Bahnhof von Dombaas ein Trümmerhaufen. Die Stunde war gekommen, da sich die Führung der dort kämpfenden Expeditionsarmee zum Rückzug entscheiden mußte. Doch wie sah dieser Rückzug aus! Er war eine regellose Flucht. Eine Flucht, bei der nach wenigen Kilometern alles zurückgelassen werden mußte, was nicht unbedingt notwendig schien; denn die Eisenbahnzüge blieben auf halber Strecke vor zerstörten Geleisen stehen oder wurden — wie bei Lesjaverk — während der Fahrt durch Bombentreffer aus den Schienen gehoben. Nicht anders erging es den Autokolonnen. Bombenlöcher sperrten die Straße im Hochtal. Lastwagen mußten zurückgelassen werden, das letzte Gepäck rollte in den Graben, die Waffen folgten schließlich, denn der Fußmarsch bis zum Hafen war weit und beschwerlich. Jeder Widerstand blieb vergeblich. Vergeblich blieben die Angriffe kleinerer englischer Jagdverbände, die auf die deutschen Kampfmaschinen losgingen und in den ersten Tagen die

*Wie ein glühendes Spinnennetz zerreißen die Strahlenbündel der feindlichen Scheinwerfer das Abenddunkel. Aber ruhig und sicher durchstoßen die deutschen Kampfflugzeuge das Sperrfeuer der englischen Flakbatterien . . .*



*suchen den Flugplatz Kirkwall am Rande der Bucht von Scapa Flow und überraschen hier eine englische Jagdstaffel beim Tanken*

*Zeichnungen von R. Heß*



*Ein englisches Flugboot vom Muster Short „Sunderland" wird nach zähem Kampf an Norwegens Küste abgeschossen*
*Zeichnung v. R. Heß*

Erdtruppen der Expeditionsarmee vor den unablässigen Bombenangriffen zu schützen versuchten. Es kam über der schaurigen Szenerie zu Luftkämpfen, bei denen es mehr denn je um Leben und Tod ging. Hier mußte schon ein Schuß in den Motor genügen, um das Ende endgültig zu machen; denn in dieser Welt der Berge und Fjorde vermag nur eine seltene Zahl der Glücklichen einen der wenigen Punkte zu finden, wo eine Notlandung möglich ist. Als die Engländer mit letzter Not Andalsnes erreicht hatten, war es unmöglich, an den durch Bombentreffer vernichteten Kaien das letzte an geborgenem Material auf die Schiffe zu laden. Man rettete die Menschen vor der Gefangennahme, während sich Tausende von Tonnen wertvollen Materials, Benzin und Öl, Waffen, Bekleidungsstücke und Proviant zu Bergen stapelten. Das Kapitel Dombaas—Andalsnes ist eins der unwürdigsten in der englischen Geschichte. Die Norweger, die es miterlebten, wandten sich schweigend ab, wenn man mit ihnen darüber sprechen wollte.

# DIE STOLZE ERSTE

VON OBERLEUTNANT BÜLOW



## I. Wir treffen den Feind

„Melde gehorsamst, erste Staffel klar zum Start!" Ein kräftiger Händedruck des Kommandeurs, ein bedeutungsvolles „Hals- und Armbruch" — der Staffelkapitän der „Ersten" besteigt seine Maschine, reißt noch einmal die Luke auf und winkt den Kettenführern mit seinem „Chamberlain", dem Staffelregenschirm, ein freudiges „Alles klar" zu. Der „Chamberlain", ein Monstrum von besonders altmodischer Häßlichkeit und Dürftigkeit — daher der Name! —, verschwindet, die Luke schließt sich, Flugzeug auf Flugzeug startet, die Ketten sammeln sich über dem Platz und schließen zum Staffelverband auf — und dann geht es los: Schnurgerade dem Feind entgegen — zum erstenmal „gegen Engeland"!

Werden sie den Gegner finden? Werden sie am Ziel Angriffswetter haben? Wie wird die englische Flakabwehr sein? Wird der gemeldete Flugzeugträger Jagdflugzeuge an Bord haben?

Das alles sind Fragen, von denen die auf dem Absprunghafen Zurückbleibenden bewegt werden — Fragen, zu denen jedoch die Flugzeugbesatzungen selbst keine Zeit haben. Und selbst wenn sie die Zeit dazu hätten — die „stolze Erste" wird es schon machen!

Ja, die „stolze Erste!"

Weiß der Kuckuck, wer der ersten Staffel diesen prunkenden Beinamen gegeben hat — lange vor ihrem ersten Feindflug war es jedenfalls.

Fast will es scheinen — nomen est omen — daß die Erste tatsächlich ein Lieblingskind der Glücksgöttin geworden ist — aber wir wollen es nicht verrufen. Man soll den Tag nicht vor der letzten Landung loben!

Ja, die „Erste"!

Schon die Ordnungszahl verpflichtet. Kann man es den Männern der Staffel verdenken, daß sie es für eine Selbstverständlichkeit halten, allen anderen um eine Nasenlänge voraus zu sein — gleichgültig, ob im Dienst oder außerhalb?

Das sind, wie gesagt, Selbstverständlichkeiten. Aber auch andere Dinge waren selbstverständlich, allerdings nur für diese Staffel.

War es zum Beispiel nicht eine Selbstverständlichkeit, daß die erste Staffel damals, als der Engländer kurz vor Ausbruch des Krieges 1939 besonders frech wurde und Schauf üge über Frankreich vorführte, die uns einschüchtern sollten — war es da nicht selbstverständlich, daß die erste Staffel eines Tages mit allen ihren Maschinen in sauber geflogener, eng aufgeschlossener Formation an der englischen Küste erschien — ohne englisches Hoheitsgebiet zu überfliegen, natürlich! — nur so! — und damit uns der Engländer nicht etwa vorwerfen könnte, wir hätten ihn über die Reichweite der deutschen Flugzeuge böswilligerweise im unklaren gelassen?

Ja, so war sie, die „stolze Erste". Und jetzt befand sie sich zum zweiten Mal auf dieser Strecke. Mit etwas weniger friedlichen Absichten diesmal — aber mit der gleichen Selbstverständlichkeit.

Gestern abend war es gewesen. Deutsche Aufklärer meldeten einen starken englischen Flottenverband. Drei Schlachtschiffe, ein Flugzeugträger und mehrere Kreuzer fuhren quer durch die Nordsee von England in Richtung Norwegen — frech und gottesfürchtig wie im tiefsten Frieden.

War denn der Engländer ganz verrückt geworden? Suchte er die deutsche Flotte zu einer neuen Skagerrakschlacht zu reizen — oder wollte er vielleicht nur den Neutralen die englische Herrschaft über die Nordsee durch einen groß angelegten Propagandamarsch beweisen?

*rnaufklärer haben einen*
*glischen Flottenverband ent-*
*ckt und seinen Standort dem*
*eimatflughafen mitgeteilt*



*hon sind die Besatzungen*
*Kampfflugzeuge alar-*
*ert. Das Flugziel wird*
*bekanntgegeben*



Nun, wir wissen es nicht. Tatsache bleibt, daß er mit einem nicht gerechnet hat: mit der deutschen Luftwaffe — oder — um es genauer zu sagen: mit der ersten Staffel!

War es eigentlich auch nur ein Zufall, so war für die Männer der „Ersten" auch dies nur eine Selbstverständlichkeit: auch hier die ersten zu sein — der erste Verband überhaupt, der gegen den Engländer angesetzt wurde.

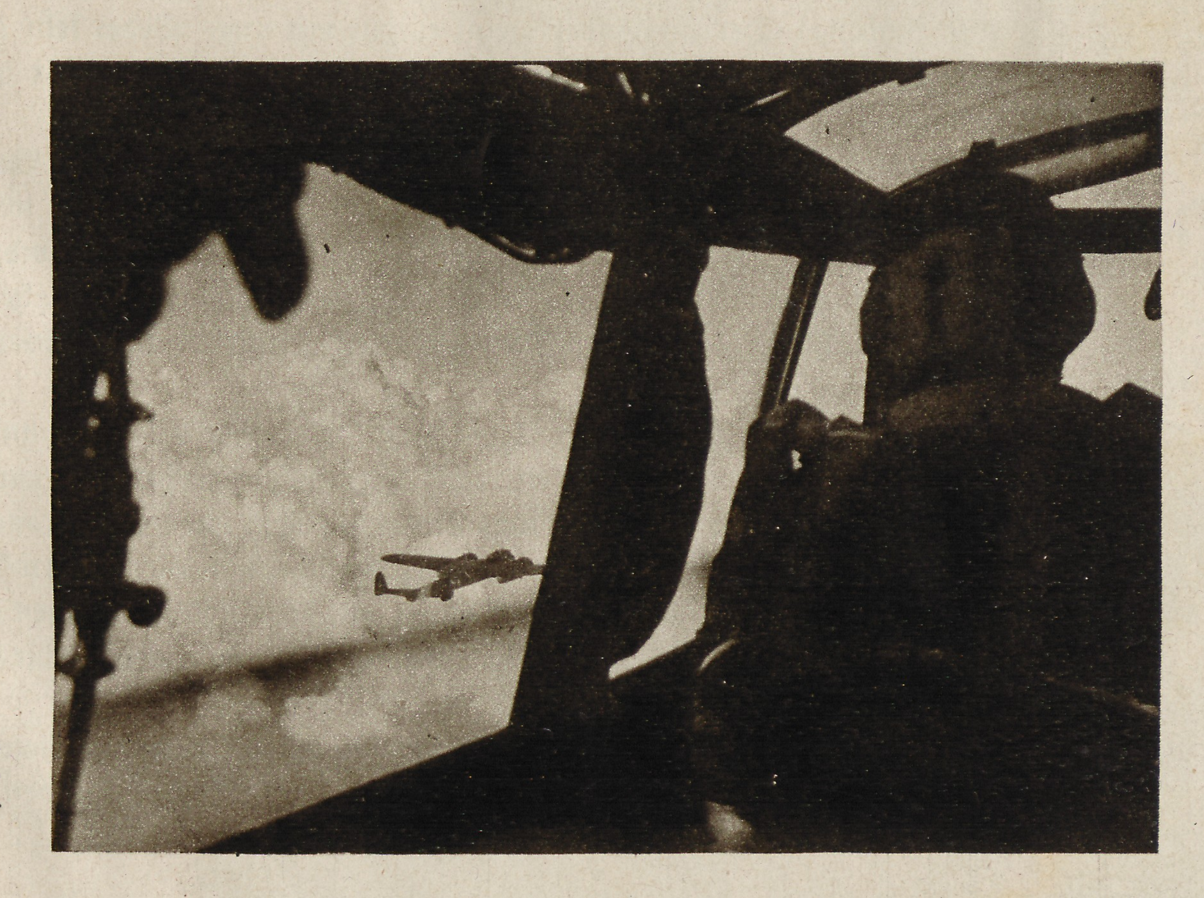
Freilich, der Angriff englischer Flieger auf Wilhelmshaven hatte gezeigt: die Schiffsflak trifft gut — die erste Staffel aber wollte es ihnen beweisen: nur wenn sich diese Flak auf deutschen Schiffen befindet!

Wer kann es der Staffel verdenken, daß sie die englische Flak für schlechter hielt als die deutsche — und die deutsche Luftwaffe für besser als die englische — schon vor dem ersten Angriff — wir wissen heute, daß sie recht hatte.

Der Flug verläuft glatt. Das Wetter ist günstig. Eine aufgerissene Bewölkung erlaubt es, sich anzuschleichen — soweit man bei dem Dröhnen der Motoren von einem Schleichen reden kann.

Kaum eine halbe Stunde ist vergangen. Da gibt der Bordfunker einen Funkspruch nach vorn, der unseren eingeschlagenen Kurs bestätigt. Ferner teilt uns die Bodenstelle mit, daß es sich bei den drei Schlachtschiffen um die „Hood", die „Rodney" und die „Repulse" handelt.

*…ks: Die Besatzun-… eilen zu ihren …Kampfflugzeugen*
*Zeichnung von R. Heß*



*…chts: Über den …olken geht es da-… — Flugzeug ne-ben Flugzeug*



*Im Innern des Flugzeuges — eine festgefügte Kampfgemeinschaft*

Alle Achtung! Der Engländer meint es gut mit uns. Weder sein größtes noch sein schnellstes noch sein modernstes Schiff ist ihm zu schade für dieses Unternehmen.
„Na, dann Prost!" meint der Bordwart und schenkt den übrigen Besatzungsmitgliedern aus einer Thermosflasche einen kräftigen Schluck Tee mit Rum ein. „Platz nehmen zum zweiten Mittagessen" kräht darauf der Bombenschütze ins Mikrophon und holt aus der Bordverpflegung Schokolade, Keks und andere nette Kleinigkeiten, die den Flug verkürzen und verbrauchte Energien wieder erneuern sollen.
So vergeht der Flug in bester Stimmung. Wer aber beschreibt unsere Freude, als nach der errechneten Flugzeit rechts vor uns ein großer Flottenverband auftaucht — undeutlich erst, ein graues Etwas —, aber schon erkennt man das leuchtend weiße Kielwasser. Er hat es eilig, der Bursche, und wird schon wissen warum! In hoher Fahrt, jetzt deutlich zu erkennen, eilt der Engländer seinen heimatlichen Häfen zu — sicher froh, den etwas unheimlichen Raum der Nordsee bald hinter sich zu haben.
Wir lassen ihn zunächst in diesem Glauben. Noch hat er uns nicht bemerkt. Darum gehen wir in achtungsvoller Entfernung auf Angriffshöhe, um den Gegner von oben zu überraschen.

Endlich sind wir auf Höhe. Hier oben strahlender Sonnenschein, tief unter uns eine blendend weiße, aufgerissene Wolkendecke, darunter das dunkelblaue Meer und — wir brauchen nicht lange zu suchen —, da sind sie ja schon wieder, die Tommies! Sorglos steuern sie ihren alten Kurs, immer wieder zwischen Wolkenbänken in unserem Blickfeld auftauchend.

Da! Das ist der größte! Das muß die „Hood" sein, das größte Schlachtschiff der Welt. Auch der Flugzeugträger wird für kurze Zeit sichtbar, bleibt dann aber verschwunden.

So nehmen wir vergnügt die „Hood" aufs Korn — ungestört wie auf einem Bombenwurfplatz, denn noch immer hat man uns nicht bemerkt.

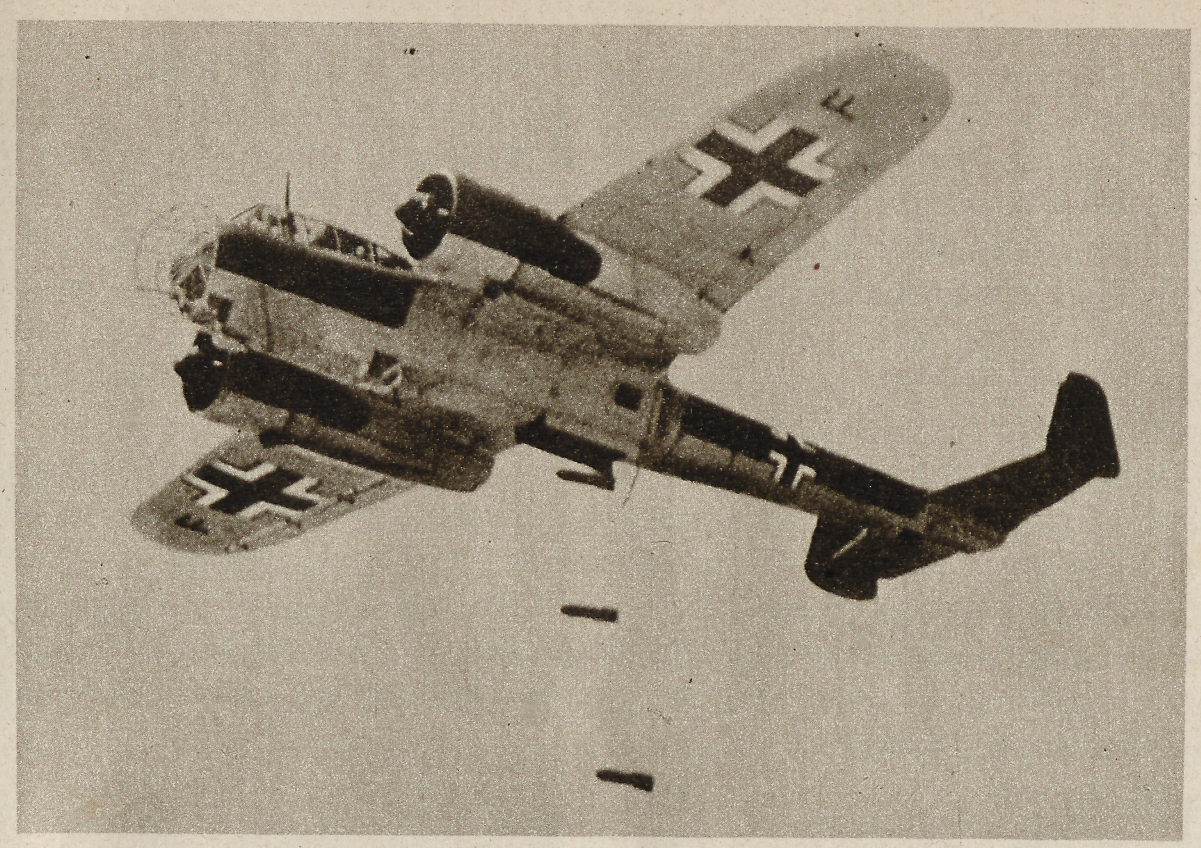
Da fallen aus der Maschine des Staffelkapitäns auch schon die ersten Bomben — sausen in die Tiefe — und schlagen unmittelbar neben dem Schiff ins Wasser. Riesige Wassersäulen scheinen das Schiff zu begraben und machen aus diesem Koloß ein Spielzeug auf dem weiten Meer.



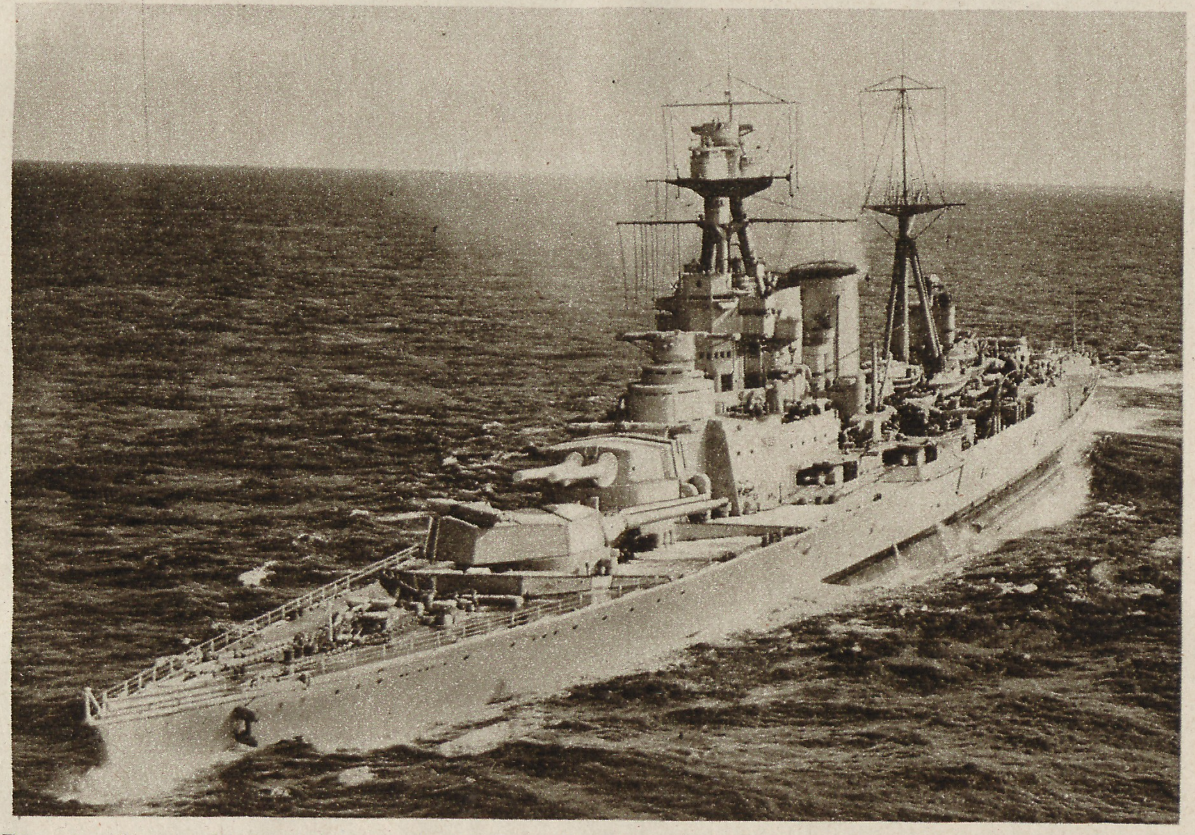
*Am Ziel! Der Beobachter zeigt plötzlich nach unten; dort ist ein großer englischer Flottenverband sichtbar geworden*

*Zeichnung von R. Heß*

Aber schon blitzt es da unten auf. Man hat uns entdeckt und schießt aus allen Knopflöchern!
Doch während sie noch vergebens versuchen, die erste Kette herunterzuholen, hat auch die zweite schon ihre Bombenlast abgeworfen.
Deutlich sehen wir von der dritten Kette aus den Aufschlag der Bombenreihen. Kurz vor dem Schiff — dicht daneben — und — Päng! da sitzt auch schon eine auf dem Vorschiff.
Jetzt heißt es aufpassen und noch selbst einen guten Angriff fliegen. Die „Hood" liegt im Visier — sie schlägt verzweifelte Haken — sie versucht, von dem verhängnisvollen Wolkenloch weg und unter die schützende Wolkendecke zu kommen. Es nützt ihr nichts, wir sind schneller.
„Noch einen zur Stärkung", grinst der Bordwart und hält mir wieder einen großen Becher mit Tee unter die Nase. Dann wird es Zeit. Eifrig zielt der Bombenschütze — eifrig schießt aber auch der Gegner. Vor uns, neben uns und unter uns blitzt es auf. Der Engländer schießt nicht schlecht. Aber nur selten taucht die Sprengwolke eines Geschosses in unserer unmittelbaren Umgebung auf.
Schon haben wir den Gegner unter uns. Ein leichtes Zittern geht durch die Maschine: Die Bomben haben ihre Schächte verlassen.
Gespannt verfolgen wir ihre Bahn — verflucht! Haarscharf daneben! Ja, wenn das Schiff nicht noch im letzten Augenblick wieder seinen Kurs geändert hätte! Nun, da hilft kein Ärger. Ein anderer hat mehr Glück und packt den Engländer, kurz bevor der unter der Wolkendecke verschwindet, noch eine Bombe auf die Mitte des Schiffes, ein dritter Treffer wird mit Wahrscheinlichkeit festgestellt. Und damit ist dieser erste Angriff beendet.
Wo steckte aber inzwischen der Flugzeugträger? Wo blieben seine Flugzeuge? Ja, hier beginnt der Fall humoristisch zu werden — denn:
Entweder er hatte Flugzeuge an Bord, zog es aber vor, sie und sich unter einem kleinen Regenschauer zu verstecken — dann bleibt die Frage, wozu nahm er sie überhaupt mit?
oder aber, er hatte keine Flugzeuge, sondern fuhr nur als leere Attrappe in diesem Verband. Vielleicht hatte man bei diesem Unternehmen nicht auch noch die für England besonders wertvollen, da nicht besonders reichlichen Flugzeuge aufs Spiel setzen wollen —
was sofort verständlich ist, wenn man bedenkt, daß nur wenige Tage vorher die „Courageous" mit Mann und Maus und etwa 50 Flugzeugen durch ein deutsches U-Boot versenkt wurde!
Wie immer dem auch sei — Tatsache bleibt, daß kein Flugzeug erschien und daß auch die Flak nichts traf. Den Flugzeugträger mußten wir den Stukas überlassen, die ihn in seinem Versteck aufstöberten und mit Erfolg angriffen.



*Bomben hageln aus der Do 215 im Reihenwurf auf das britische Schlachtschiff nieder*



*Dies ist das englische Schlachtschiff „Hood“. In unserem Bericht schildert ein Teilnehmer den Verlauf der erfolgreichen Bombardierung*

Der 26. September, das war dieser erste Kampftag, neigte sich bereits seinem Ende, als die Staffel zurückkehrte. Eine frühe Dämmerung verhinderte an diesem Tage weitere Unternehmungen. Deutsche Aufklärungsflieger blieben dem Gegner bis zum vollständigen Einbruch der Dunkelheit auf den Fersen. Sie stellten fest, daß sich die Schiffe in Richtung auf Nordengland sammelten — mit Ausnahme allerdings des Flugzeugträgers und der „Hood", die nicht mehr aufzutreiben waren.

Völlig unversehrt, ja ohne auch nur den geringsten Renommier-Flaktreffer, kehrte die erste Staffel zu ihrem Horst zurück.

Dies war die erste Angriffshandlung deutscher Flugzeuge gegen englische Kriegsschiffe. Lange, lange hatten wir auf diesen ersten Einsatz warten müssen — fast vier Wochen waren bereits vergangen seit der englischen Kriegserklärung, der Polenfeldzug war inzwischen schon beendet — beinahe hatten wir alle Hoffnung aufgegeben, überhaupt noch zum Schuß zu kommen, als endlich diese erste heißersehnte Gelegenheit kam. Wer kann es den Männern verdenken, daß sie an diesem Abend feierten?



*Panischer Schrecken hat die Besatzung des Schlachtschiffes erfaßt; denn Bombe auf Bombe trifft vernichtend das Deck*

*Zeichnung von R. Heß*

## II. Deutsche Adler über dem Firth of Forth

Der knappe Befehl: „Startbereitschaft" brachte die Staffel schon im frühen Morgengrauen des nächsten Tages wieder auf die Beine.

In zehn Minuten ist jeder auf seinem Posten. Schon donnern die Motoren, Bomben werden eingeladen, Kraftstoff nachgetankt — es ist ein Kommen und Gegen auf dem Rollfeld wie in einem Ameisenhaufen. Jeder macht seine längst gewohnte Arbeit, und nach weniger als einer halben Stunde ist der ganze Verband startklar, rollen die Maschinen zum Start, gehen letzte Befehle von Besatzung zu Besatzung.

Drinnen im Gefechtsstand haben sich die Flugzeugkommandanten um ihren Staffelkapitän versammelt. Gespannt lauscht jeder seinen Anweisungen:

„Der gestern festgestellte Gegner hat sich in Richtung auf Schottland zurückgezogen. Die erste Staffel klärt am linken Flügel des eingesetzten Verbandes bis zur englischen Küste auf. Dort südliche Grenze die Tyne-Mündung, nördliche Grenze der Firth of Forth. Unsere Aufgabe ist es, den Verbleib des englischen Flottenverbandes festzustellen. Jedes angetroffene Kriegsschiff ist anzugreifen. Die Ketten fliegen geschlossen in Sichtweite der Führungskette, die zweite Kette links, die dritte Kette rechts von mir. Start in acht Minuten. Noch eine Frage? — Wegtreten!"

Hurrah! es geht weiter. In aller Eile noch letzte Vorbereitungen — dann hinein in die Pelzkombination, den Fallschirm umgeschnallt, die Schwimmweste nicht zu vergessen — es geht über See! —, fürsorgliche Hände reichen das Frühstück und die gute „Langstreckenverpflegung" durch die Einstiegklappe — da startet auch schon die erste Kette — die zweite — die dritte — dann Ketten anderer Staffeln — immer noch eine — und als die Morgensonne ihren ersten erstaunten Blick über den Horizont tut, da liegt die deutsche Küste schon längst hinter uns.

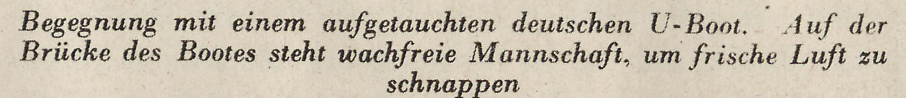
Wieder geht es über die unendliche Weite des Meeres. Stundenlang. Regen und Sonnenschein, Sturm und Hagelschauer wechseln einander ab. In weit auseinandergezogener Formation zieht die erste Staffel ihren Weg.

Mancherlei Schiffe treffen wir an. Einige, die sofort Zickzack fahren — also Engländer! —, andere, die friedlich weiterfahren — also Neutrale. Aber nirgends ein Kriegsschiff, soweit das Auge reicht und soweit der Flug auch führt.

Je mehr wir uns der englischen Küste nähern, desto günstiger wird das Wetter. Muß ja! — Wenn Engel reisen!

Da plötzlich rechts voraus ein Verband mehrerer Schiffe. Sollte das? — Wie die Geier stürzen sich die Flugzeuge der dritten Kette, die befehlsgemäß am weitesten

*Wieder startet Kette auf Kette gegen England. Es gilt, den Verbleib des englischen Flottenverbandes festzustellen und den Feind bei diesem neuen Angriff noch härter zu treffen*



*Begegnung mit einem aufgetauchten deutschen U-Boot. Auf der Brücke des Bootes steht wachfreie Mannschaft, um frische Luft zu schnappen*



rechts geflogen ist, auf die vermeintliche Beute — aber schon bald müssen sie einsehen: Das sind alles Handelsschiffe, ohne jede kriegerische Begleitung und darum, für diesmal jedenfalls uninteressant.
In steiler Kurve fliegen wir auf den alten Kurs zurück, geraten schon nach kurzer Zeit in einen kleinen, aber heftigen Regenschauer und haben, als er vorüber ist, endgültig die Verbindung mit der übrigen Staffel verloren. Nichts zu sehen, weder vor uns noch hinter uns — weder über noch unter uns.
Was tun? — Umkehren? So kurz vor dem Ziel? — Niemals! Versuchen, durch F. T. Verbindung mit der Staffel aufzunehmen? Das hieße, dem sicher eifrig lauschenden Engländer das Unternehmen vorzeitig verraten — alles hängt von der Überraschung ab. Also weiter mit der Kette — auf eigene Faust!
Da taucht auch schon in der Ferne ein grüner Küstenstreifen auf. Schottland! Ein Vergleich der Landschaft mit der Karte zeigt, daß unser braves Flugzeug uns haarscharf an den beabsichtigten Punkt geführt hat — denn vor uns liegt die weit geöffnete Mündung des Firth of Forth.

Ein wunderbarer Anblick nach stundenlangem Flug über das Wasser: sattgrünes Land, rote Felsen, in der Ferne eine Großstadt — Edinburgh, dahinter, wie ein zartes Spinngewebe, die Forth-Brücke, und ganz am Horizont — Berge! Dazu ein Angriffswetter, so günstig wie am Vortage — nur eins fehlt: Kriegsschiffe!

In einer Höhe von etwa tausend Meter liegen ausgedehnte Wolkenfelder. Sie bedecken einen Teil der Bucht. Aber nichts darf unversucht bleiben. Also: hinunter und an der Wolkenuntergrenze weiterfliegen. Gas 'raus — wir fallen mit zehn Meter in der Sekunde. Wir haben es eilig, denn finden wir hier nichts, so wollen wir auf alle Fälle noch weiter — nur nicht die Bomben wieder mit nach Hause bringen müssen!

Schnell ist eine dünne Wolkendecke durchstoßen — unter uns breitet sich die dunkelblaue Wasserfläche des Firth of Forth aus. Unter uns? Nein unter uns ist ganz etwas anderes — eine Insel!

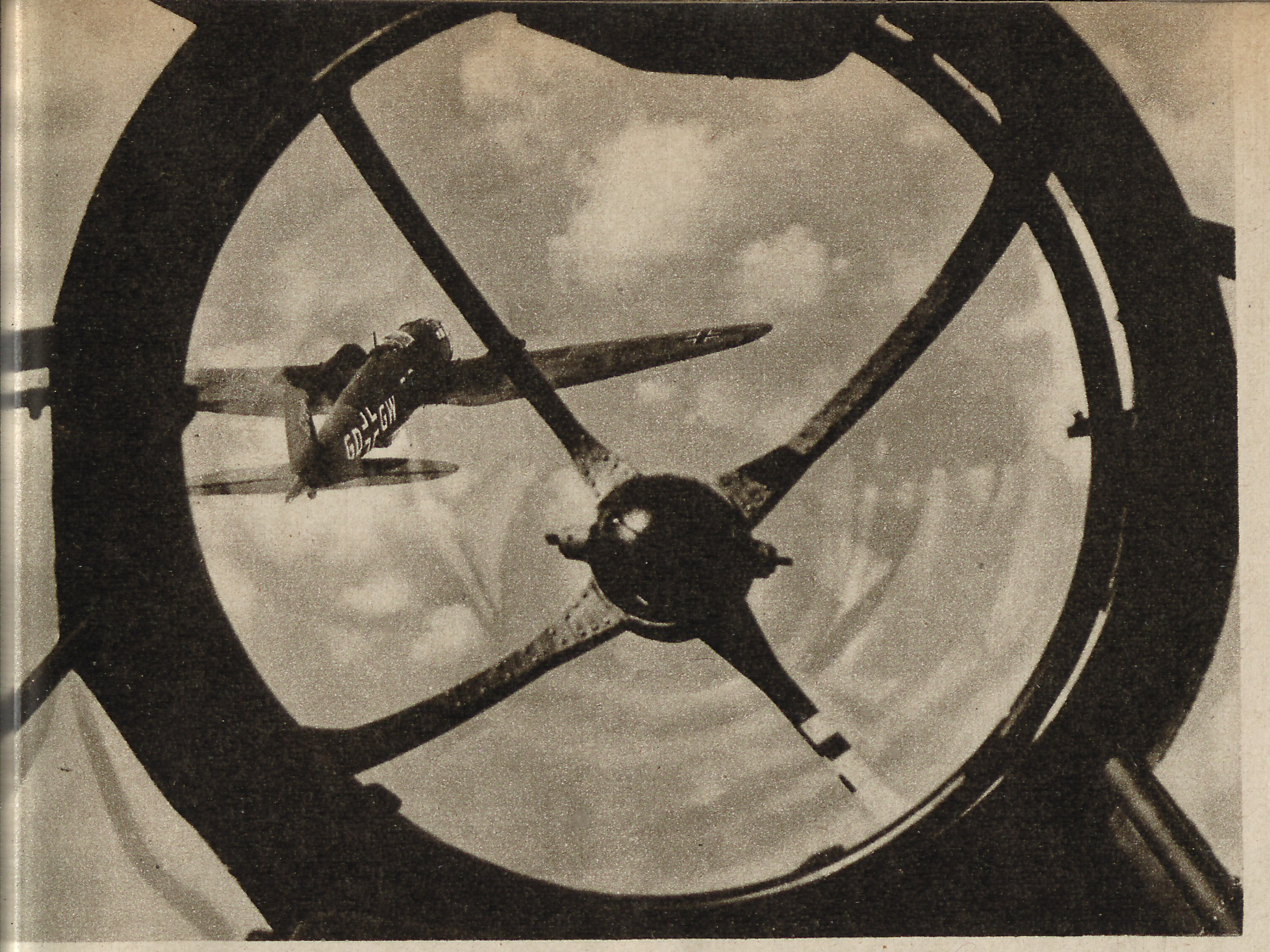
Eine Insel am Ausgang der Bucht? Das kann doch nur die stark bestückte Isle of May sein! Und das in einer Flughöhe von knapp tausend Meter! Gleich werden wir den Salat haben — verdammte Schweinerei! — da muß ja selbst die englische Flak treffen!

Aber nichts rührt sich. Im Gegenteil. Im Weiterfliegen sehen wir da unten deutlich die englischen Batteriestellungen — jene Geschütze, die von ihrem Erbauer dazu bestimmt sind, jeden Angriff auf den Firth of Forth — zu Wasser oder zur Luft — abzuschlagen. Da stehn sie ganz friedlich, die Kanonen — wo aber sind die Geschützmannschaften? Beim Skat? — Oder etwa im Luftschutzkeller??

Es kribbelt uns gewaltig in den Fingern, denen da einige Kilo Sprengstoff aufs Haupt zu werfen — die würden sich nicht schlecht wundern! Aber wir suchen Schiffe, und, wenn es durchaus sein soll, die Isle of May schwimmt uns nicht weg.

So ziehen wir es vor, auf kurze Zeit wieder über den Wolken zu verschwinden, fliegen eine große Kurve und — einige spannende Augenblicke des Blindflugs — dann liegt wieder eine Überraschung unter uns — diesmal aber, wir trauen unseren Augen kaum — ein Kriegsschiff, ein richtiges, englisches Kriegsschiff! Jetzt verschwinden wir aber noch etwas schneller als vorher. Es gilt, den Gegner zu überraschen und vor allem die Jagdflieger fernzuhalten, zu deren erfolgreicher Abwehr wir als armselige Kette kaum imstande sein würden.

Vorsichtig pirschen wir uns über der Wolkendecke immer wieder an die Stelle, wo ungefähr das Schiff liegen muß, und — Glück ist alles bei der Fliegerei! — da wird er tatsächlich für kurze Zeit durch ein kleines Wolkenloch sichtbar. Aber die Zeit reicht nicht zu einem gezielten Bombenwurf. Also noch einen Anflug.



*Ein malerisches Bild. Blick aus der Bugkanzel auf den vorausfliegenden Kettenkameraden*

Beim nächsten Mal liegt er schon günstiger. Aber die Zeit ist für einen guten Wurf immer noch zu kurz, und keine Bombe darf verschwendet werden. Beim dritten Anflug endlich fallen einige Bomben — daneben!

Im gleichen Augenblick ist die Hölle los. Als hätte sie der Bombenschütze mit seinem Druck auf den Bombenhebel ausgelöst. Von allen Seiten ein ldes, zunächst ungezieltes Feuer, denn noch haben sie uns nicht entdeckt. Sicher sind sie schon vorher auf uns aufmerksam geworden — haben es bisher aber anscheinend einfach nicht für möglich gehalten, daß diese Landflugzeuge, die über der schottischen Küste herumkreuzen, tatsächlich deutsche sein könnten.

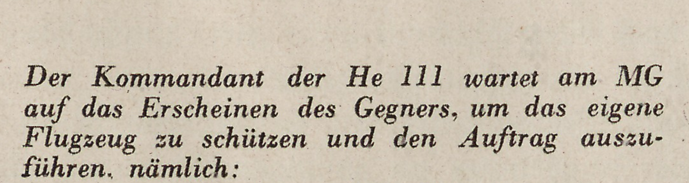
Um so größer ihr Eifer, das Versäumte nachzuholen. Nicht nur der angegriffene Kreuzer, nein auch einige Torpedoboote, die in der Nähe liegen, beteiligen sich an dem Gefecht und feuern, was die Kanonenrohre halten. Vor ihnen sind wir durch die Wolkendecke noch halbwegs geschützt. Aber dauernd sind wir im Bereich der Flakbatterien des nahen Festlandes und der nun sichtlich aus ihrem Schlaf erwachten Isle of May.

Allmählich wird es brenzlich. Nur noch selten sehen wir unser Ziel. Um so häufiger das Aufblitzen der Flakgeschütze. Es muß etwas geschehen!

Die Kette wird auseinandergezogen. Jeder greift den Gegner einzeln an. Immer wieder versuchen wir, das Schiff unter ein günstiges Wolkenloch zu



*Von allen Seiten eröffnet die englische Flak ein wildes, zunächst ungezieltes Feuer; denn noch sind die deutschen Kampfflugzeuge durch die Wolkendecke verborgen*



*Der Kommandant der He 111 wartet am MG auf das Erscheinen des Gegners, um das eigene Flugzeug zu schützen und den Auftrag auszuführen, nämlich:*

*Bomben auf den Feind*

zwingen. Es scheint jedoch einer zu sein, der gestern mit dabei war und weiß, daß seine einzige Rettung unter einer möglichst dicken Wolke zu suchen ist. Und bevor wir ihm den Gefallen tun, unter der Wolkendecke zu erscheinen, bleiben wir doch lieber hier oben auf der Lauer immer in der Hoffnung, doch noch zum Wurf zu kommen, wenn auch schon kaum mehr mit dem Optimismus, das Schiff tatsächlich noch zu treffen. Zu lebhaft ist das Flakfeuer, zu schnell sein dauernder Kurswechsel, zu dicht diese verflixte Wolke. Und wenn alle Stricke reißen, hinunter zum Tiefangriff können wir immer noch. Aber das wäre das letzte; soweit ist es noch nicht.

Der Funker bekommt den Befehl, sein F. T.-Gerät ruhen zu lassen und nur nach feindlichen Jägern Ausschau zu halten. Dort hinten, keine zehn Kilometer von hier, liegt der nächste Flugplatz. Jeden Augenblick können die Jäger auftauchen, was uns in unserer jetzigen Lage noch peinlicher sein würde als die Flak. Zwar sind auch unsere MG schußbereit — was aber bedeutet das gegen die





*In voller Fahrt sucht das englische Kriegsschiff zu entkommen. Die erste Bombe saust achtern nieder; die zweite ist ein Treffer. Der Kreuzer besteht nur noch aus Rauch und Feuersäulen*



Gewehre so vieler Jäger, wie wir hier bei Schottlands Hauptstadt erwarten können?

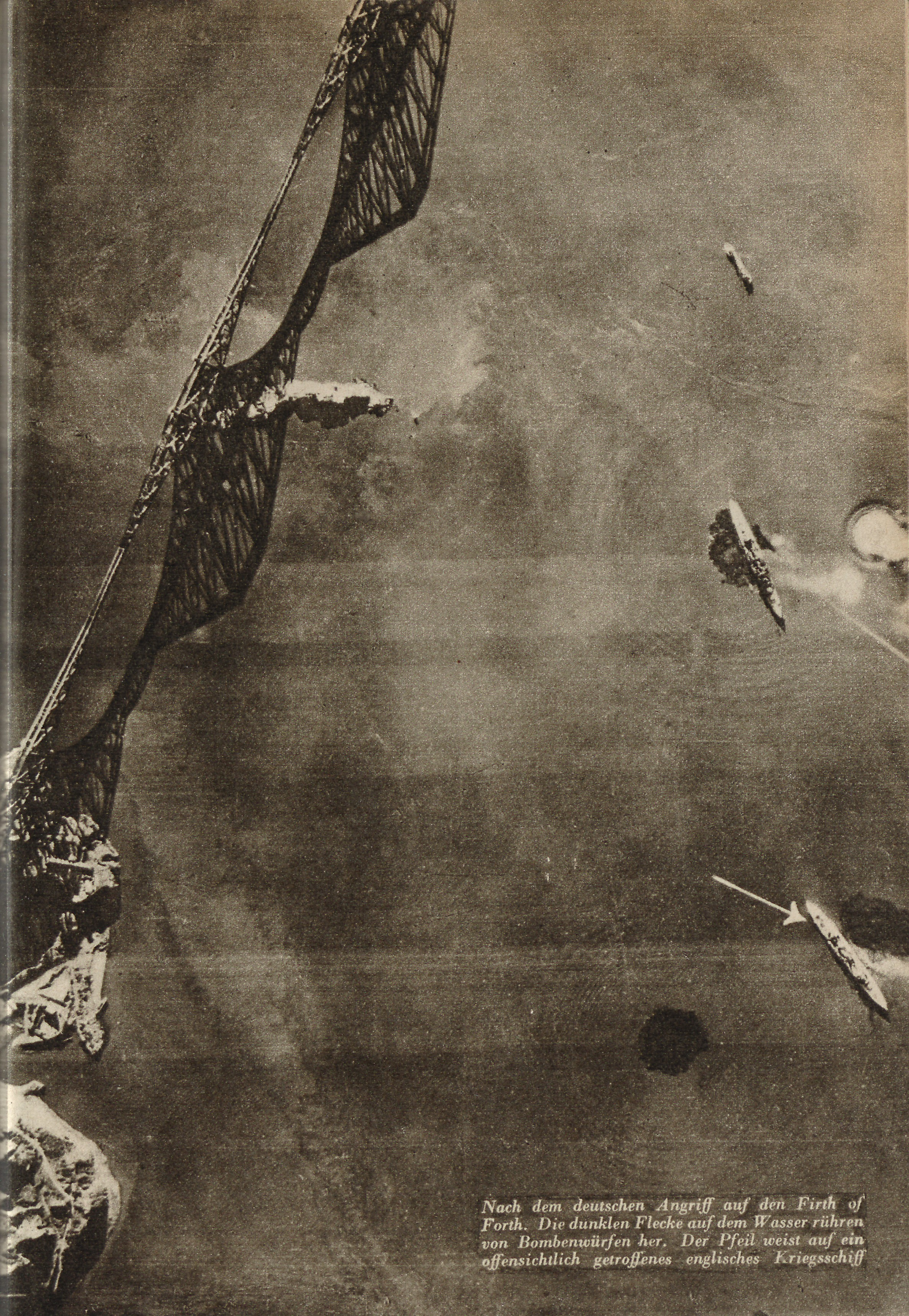
Über eine halbe Stunde dauert der Reigen. Immer neue Anflüge jagen den Gegner, den wir hier und da wieder zu Gesicht bekommen.

Es ist ein regelrechter Nervenkrieg. Jeder wartet darauf, daß der andere zuerst eine Unvorsichtigkeit begeht — wir, daß der Tommy endlich sein vorsichtiges Umherschleichen unter der Wolke aufgibt — er, daß wir endlich unsere Bomben ungezielt abwerfen und verschwinden. Bei uns ist es vor allem eine Frage des Brennstoffvorrates. Denn nicht ewig können wir hier herumkurven. Und eine Notlandung in Feindesland oder gar auf dem Rückflug wegen „Sprit"mangel in den „Bach" fallen — lieber nicht!

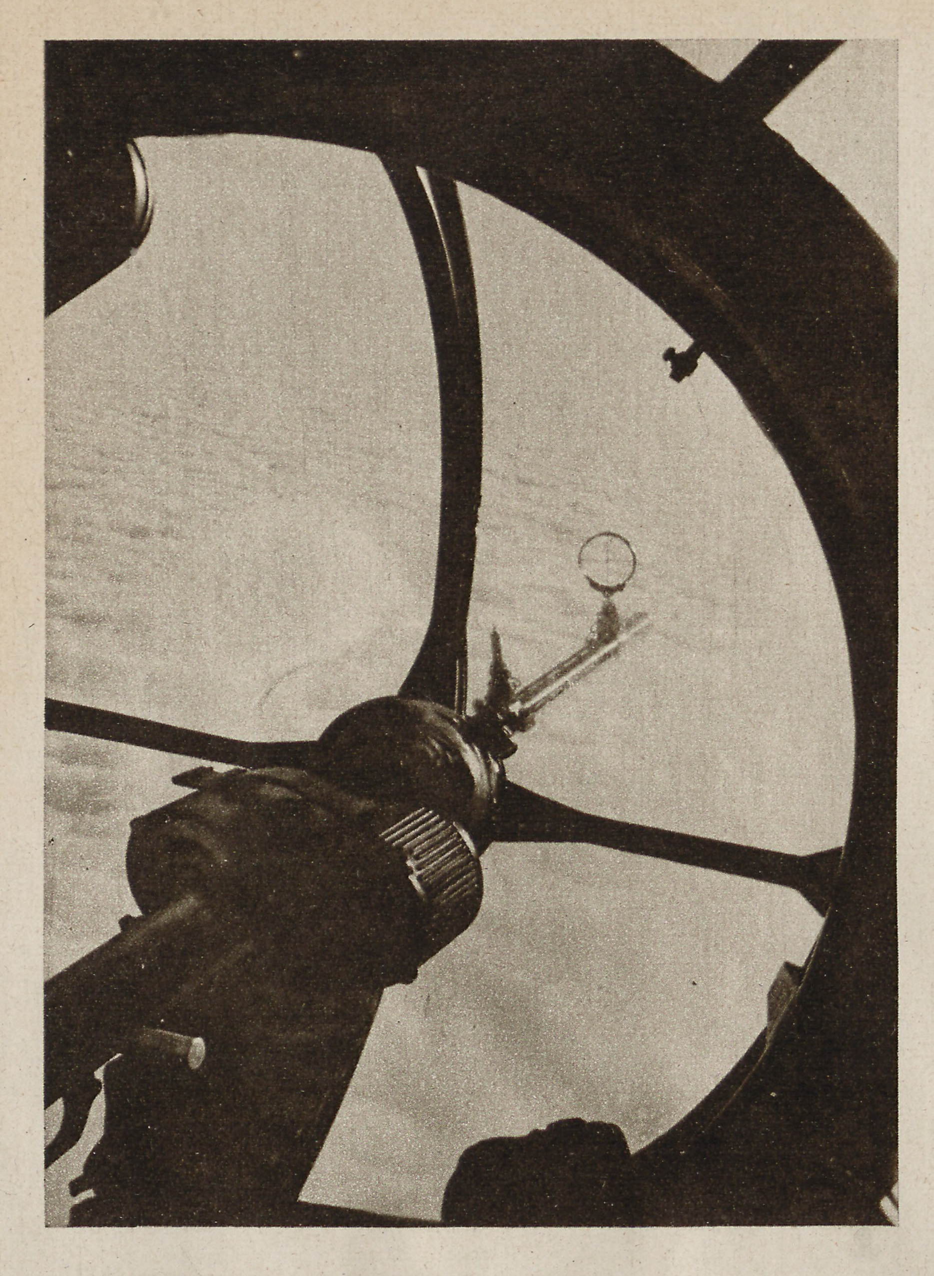
Tatsächlich ist es der Engländer, dem zuerst die Geduld reißt. Er scheint dem Treiben ein Ende bereiten zu wollen und versucht, auf dem nächsten Wege einen Hafen zu erreichen.

Da erstaunlicherweise immer noch keine Jäger zu sehen sind, nehmen wir die Verfolgung auf.

Und richtig — in dem Bestreben, möglichst schnell den sicheren Hafen zu erreichen, scheint es dem Kapitän entgangen zu sein, daß die Wolkendecke an manchen Stellen lückenhaft zu werden beginnt. So kommt es, daß das Schiff nach einiger Zeit wieder häufiger in unserem Visier auftaucht — so häufig, daß wir es uns schließlich doch nicht verkneifen können, auch noch unsere letzten Bomben zu werfen.



*Nach dem deutschen Angriff auf den Firth of Forth. Die dunklen Flecke auf dem Wasser rühren von Bombenwürfen her. Der Pfeil weist auf ein offensichtlich getroffenes englisches Kriegsschiff*



*Auch ein Meer — aber ein Wolkenmeer. Auf dem Heimflug von Englands Küsten ist das deutsche Kampfflugzeug auf Höhe gegangen. Nun liegt ein riesiger weißer Wolkenteppich unter dem Flugzeug*

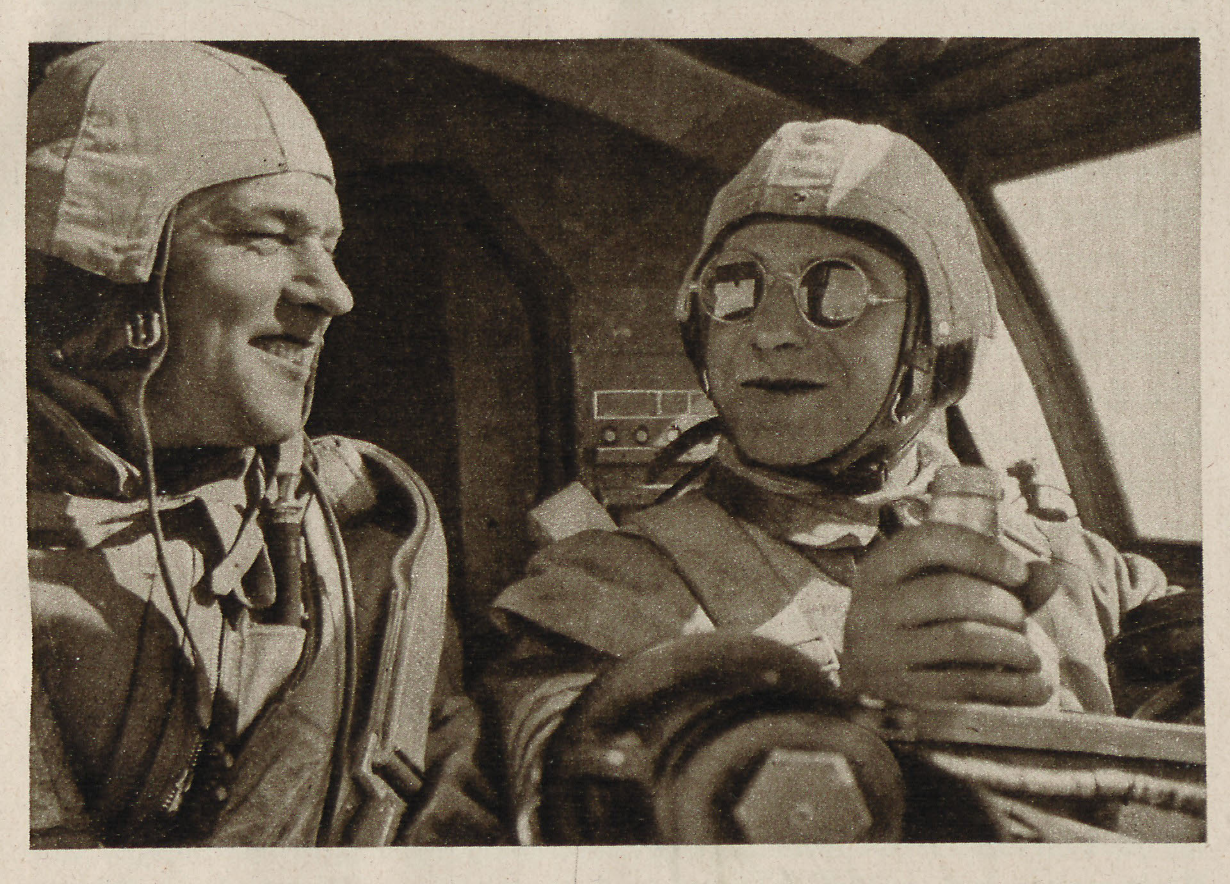
Bevor der Engländer noch zu einer Gegenmaßnahme fähig ist, ist er auch schon umringt von hohen Wassersäulen, eine Bombe trifft unmittelbar vor den Bug — die nächste — zugleich die letzte! — schlägt mitten auf das Vorschiff, wo sie einigen Flurschaden angerichtet haben mag.

Wie anders ist es bei einem U-Boots-Kommandanten! Wenn er seine Torpedos geschossen hat, kann er durch sein Periskop beobachten, wie der Gegner da vor ihm getroffen wird und abblubbert.

So ist das im Flugzeug nicht. Schnell wie man gekommen ist, so schnell ist man auch — in diesem Falle leider — wieder verschwunden. Den Treffer sieht man, wenn man Glück hat — seine Folgen erfährt man meistens erst sehr viel später. Oder nie!

Versuchen wollen wir aber auf jeden Fall, noch etwas von der Wirkung unseres Treffers zu sehen. So stecken wir unsere Nase wieder vorsichtig unter die Wolkendecke.

Dies wird vom Engländer übel vermerkt und mit einer geradezu unfreundlichen Salve beantwortet, die allerdings nur vom Achterschiff abgefeuert wird, wie deutlich festzustellen ist. Bei den Batterien des Vorschiffes dürften unsere Bomben doch einige Ladehemmungen verursacht haben!
Wir tauchen kurz wieder in die Wolke. Bei einem zweiten Vorstoß nach unten ist noch etwas Seltsameres zu sehen: Das weißschäumende Kielwasser liegt nicht wie sonst als langer schmaler Streifen hinter dem Schiff, sondern zieht sich breit nach vorn, fast bis zur Mitte des Schiffes — das heißt, der Engländer fährt nicht mehr vorwärts, sondern mit äußerster Kraft zurück. Ein Zeichen, daß er bemüht ist, das vermutlich schwer beschädigte Vorschiff zu entlasten.
Auch die Landbatterien haben die Not bemerkt, in der sich ihr stolzes Kriegsschiff befindet. Mit einem wahren Feuerhagel versuchen sie uns davon zu überzeugen, daß wir hier nichts mehr zu suchen haben. Da wir ohnehin alle Bomben losgeworden sind, tun wir ihnen den Gefallen und nehmen Kurs Richtung Heimat, ohne selbst getroffen zu sein und ohne daß sich während der ganzen Zeit auch nur ein einziger Jäger hätte blicken lassen.



*Mit leeren Bombenmagazinen geht es nach Hause*

In dem schönen Gefühl, nicht umsonst den großen Flug gemacht zu haben, begeben wir uns auf den Rückflug. Die beiden „Kettenhunde", die so eifrig alles mitgemacht haben, schließen wieder auf — ein vergnügtes Flächenwackeln der Führermaschine bedeutet ihnen, daß alles klar ist — dasselbe als Antwort — und „auf geht's"!

Als der Bordfunker schließlich einsehen muß, daß auch mit einer nachträglichen Verfolgung durch Jäger nicht mehr zu rechnen ist, wendet er sich wieder seinem Gerät zu und — ist es Absicht oder Zufall — erwischt gerade den deutschen Nachrichtendienst. Klar und deutlich vernehmen wir hier an Englands Küste in unserer F. T.-Haube den Ansager des Deutschlandsenders, der als Sondermeldung unseren gestrigen Erfolg bekanntgibt. Tiefe Freude erfüllt uns, und den Siegesmarsch, der die Nachricht beschließt, nehmen wir als einen ganz persönlichen Gruß an uns.

Immer noch liegt zur Rechten die nordenglische Küste. Wie wäre es, wenn wir noch einmal unter Land gingen? Noch ist der Verbleib der eigentlichen englischen Flotte ja nicht festgestellt — nichts war bisher von irgendwelchen Aufklärungsergebnissen der übrigen Flugzeuge in unserem Funkgerät zu hören. So ändern wir nochmals unsern Kurs und fliegen in südlicher Richtung auf die Tynemündung zu.

Fast scheint es, als wollte uns noch eine große Entdeckung gelingen. Deutlich hebt sich in der Nähe der Küste ein großes Schiff von der Wasseroberfläche ab — dem massigen Profil nach zu urteilen ein ganz großer Kahn. Vorsichtig nähern wir uns, um festzustellen, wer es wagt, sich hier noch herumzutreiben. Aber schon bald müssen wir einsehen, daß das, was von weitem einem Schlachtschiff der Nelsonklasse verdammt ähnlich sah, leider nur — eine Insel ist! Eine kleine markante Felseninsel, deren „Gefechtsmast" ein Leuchtturm ist, und deren „Bug- und Heckwelle" durch die Brandung dargestellt wird.

Also nichts! — Ungehindert fliegen wir bis auf die Höhe von Newcastle — in so unmittelbarer Nähe der Küste, wie wir es uns an der deutschen Küste aus Respekt vor der deutschen Flak kaum erlaubt haben würden.

Aber nichts findet sich mehr. Und so begeben wir uns endgültig auf den Heimweg — zufrieden mit dem, was hinter uns liegt.

Als wir den heimatlichen Horst erreichen und unsere Begrüßungsrunde fliegen, sehen wir schon: Da unten ist bereits alles versammelt, wir sind die letzten. Und als wir dann gelandet sind, können wir mit Stolz feststellen, daß wir die einzigen sind, die überhaupt einen Gegner gefunden haben. Die andern sind ohne Ergebnis zurückgekehrt — wenn auch gerade ihre Meldung, daß in den übrigen Aufklärungsräumen kein Engländer mehr aufzutreiben war, von besonderer Wichtigkeit ist. Denn schon an diesem zweiten Kampftag zeigt es sich:



*Nach dem Feindflug wird über den erfolgreichen Angriff gesprochen*

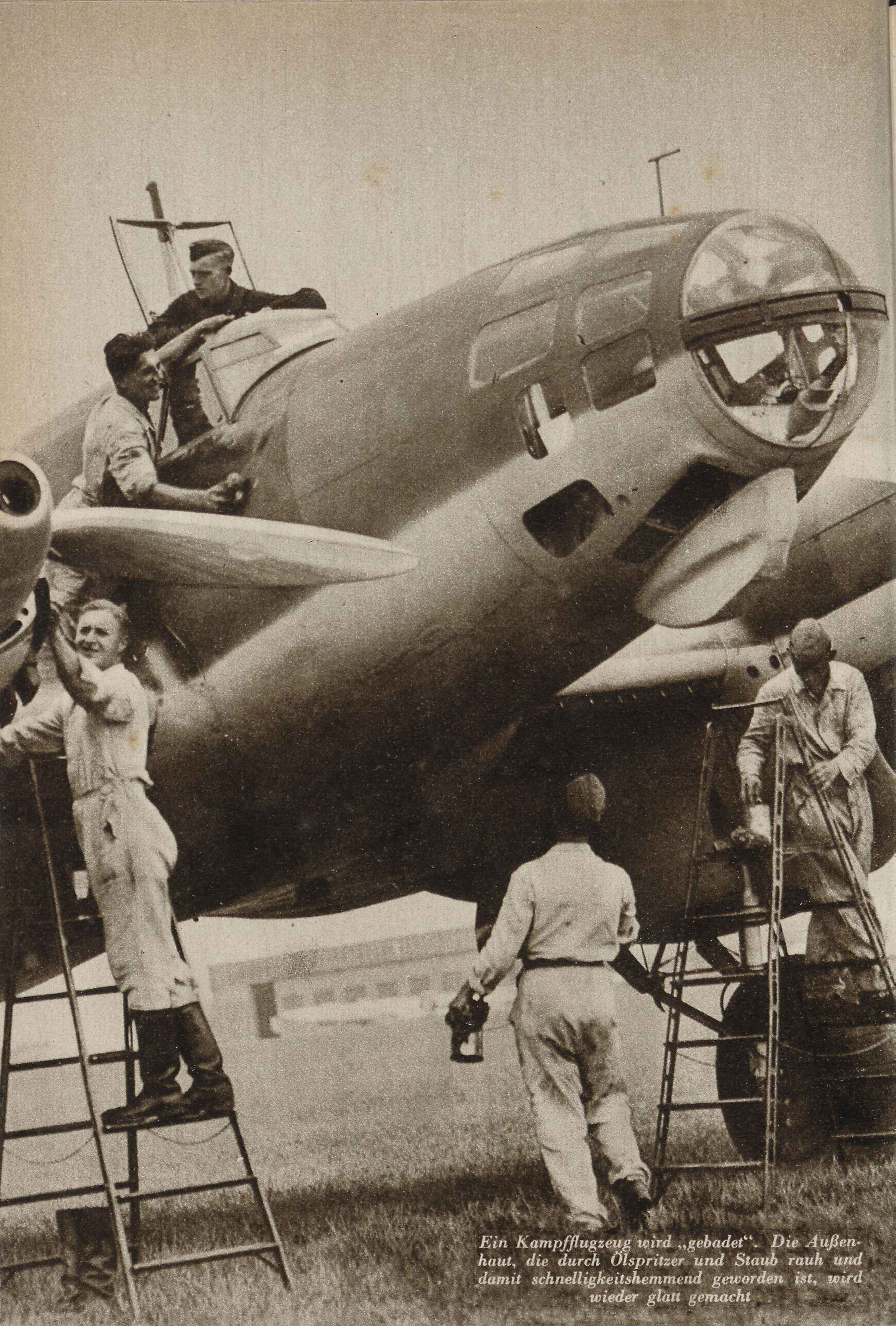
Der Engländer hat die Nordsee geräumt! Er hat es vorgezogen, einem entscheidenden Kampf mit deutschen Luftstreitkräften aus dem Wege zu gehn. Und damit ist unser Ziel erreicht.

Wo aber steckte die englische Flotte? Im hohen Norden? Im Atlantik? Oder in irgendwelchen sicheren Häfen? Dies festzustellen war während der nächsten Wochen die Aufgabe der deutschen Aufklärungsverbände.

Das Ergebnis war einfach: Der größte Teil der englischen Heimatflotte blieb tatsächlich verschwunden — lag also irgendwo weit außerhalb des deutschen Interessengebietes. Ein Teil aber lag in der für absolut sicher gehaltenen Bucht von Scapa Flow — im Schutz zahlreicher verzwickter U-Boot-Sperren und — selbstverständlich! — außerhalb der Reichweite deutscher Landflugzeuge.

Wie wenig selbst die raffiniertesten U-Boot-Sperren geholfen haben, ist bekannt. Die „Royal Oak" wurde das erste Opfer dieser englischen Selbstüberschätzung. Wie sehr sich der Engländer aber auch in der Reichweite deutscher Kampfflugzeuge geirrt hatte, das sollte er bereits in kurzer Zeit erfahren.

Eine neue Aufgabe ergab sich für die Kampfverbände der deutschen Luftwaffe: Angriff auf die englischen Schiffseinheiten in den geschützten Häfen und Liegeplätzen — je weiter, desto besser!



*Ein Kampfflugzeug wird „gebadet". Die Außenhaut, die durch Ölspritzer und Staub rauh und damit schnelligkeitshemmend geworden ist, wird wieder glatt gemacht*

## III. Ein gefährlicher Flug

Es war an einem schönen sonnigen Herbsttag im Oktober, als der Befehl kam, in Scapa Flow das anzugreifen, was der Kapitänleutnant Prien dort noch übriggelassen hatte.

Zwar hatten die Aufklärer in den letzten Tagen über der Bucht von Scapa immer nur dichten Nebel angetroffen und daher nicht mit Bestimmtheit feststellen können, was denn eigentlich noch an Schiffen dort verblieben war und was inzwischen im Schutz des Nebels die Flucht ergriffen hatte. Doch mußte angenommen werden, daß noch wesentliche Teile der englischen Flotte sich dort befänden.

Ein gestern über dem Firth of Forth erfolgter Luftangriff hatte gezeigt, daß die in Scapa von einem Prienschen Torpedo getroffene „Repulse" nach dem Kriegshafen Rosyth bei Edinburgh eingeschleppt worden war. Dieses schwerverwundete Kriegsschiff würde uns in der nächsten Zeit kaum mehr begegnen. Die es begleitenden Kreuzer wurden an der Forth-Brücke gestellt, die „Edinburgh" schwer getroffen, die „Southampton" wahrscheinlich ebenfalls, der Zerstörer „Mohawk" in einem dramatischen Gefecht mit einem deutschen Kampfflugzeug versenkt. Und das in dem Augenblick, als die „Repulse", bisher Englands schnellstes Schlachtschiff, todkrank in das Trockendock von Rosyth schlich.

Das alles war gestern gewesen. Und heute schon fliegt die erste Staffel, diesmal begleitet von einem Sturzkampfverband, den fernen Orkneys entgegen.

Unermüdlich, mit der Präzision eines Perpetuum mobiles, arbeiten die Motoren. Nicht ein einziges Mal während dieses langen Fluges kommt den Besatzungen auch nur der Gedanke, daß es anders sein könnte. Unerschütterlich ist das Vertrauen auf die oft bewährten, allen anderen überlegenen deutschen Flugzeugmotoren, von denen alles abhängt — das Gelingen des Angriffs, die Größe des Erfolges, das Leben der Besatzungen.

Am weitesten rechts von allen fliegt der Unteroffizier Behrend. Noch nicht lange bei der „Ersten". Aber doch schon einer der Ihren — mit Leib und Seele. So weit der Blick nach links reicht, sieht er Flugzeuge. Alle mit dem gleichen Ziel, unentwegt — alle Besatzungen beseelt von dem gleichen Streben, das ihn erfüllt: den Feind aufs Haupt zu schlagen, wo immer er sich finden läßt.

Alles ist in bester Ordnung. Die Kraftstofftanks sind „bis zur Halskrause" gefüllt, die Bombenschächte beladen, die MG-Munition in reichlicher Menge zur Stelle. Und noch etwas hat sich die Besatzung mitgenommen: Hinten im Rumpf des Flugzeuges lagern fein säuberlich an die zwanzig großartig häßliche Regenschirme. Von überall her haben sie die zusammengetragen — aus alten Dachbodenbeständen der Großeltern, aus Fundbüros und weiß der Deubel, woher noch! — alsdann liebevoll mit sinnigen Aufschriften versehen — mit haltbarer Ölfarbe natürlich — und wozu? Nun, um den Engländern eine kleine Freude zu bereiten, und — last not least — als Schutz gegen deutsche Fliegerbomben.

Und nicht nur in dieser Maschine liegen „Chamberlains" — nein, fast jede Besatzung hat einige mit freundlichen Grüßen an die Tommies versehene Schirme zur Hand.

Lang ist der Flug. Doch endlich liegt das Ziel vor ihnen. Grünes Land taucht am Horizont auf. Deutlich sieht man bereits das rote Steilufer, die weiße Brandung. Ein Wetter, wie es der liebe Gott für seine erste Staffel bestimmt zu haben scheint, erwartet sie auch hier — eine aufgerissene Bewölkung in einer Höhe von etwa 1500 m Höhe — also ideale Anschleichmöglichkeiten — günstig aber auch, um sich notfalls feindlichen Jägern zu entziehen.

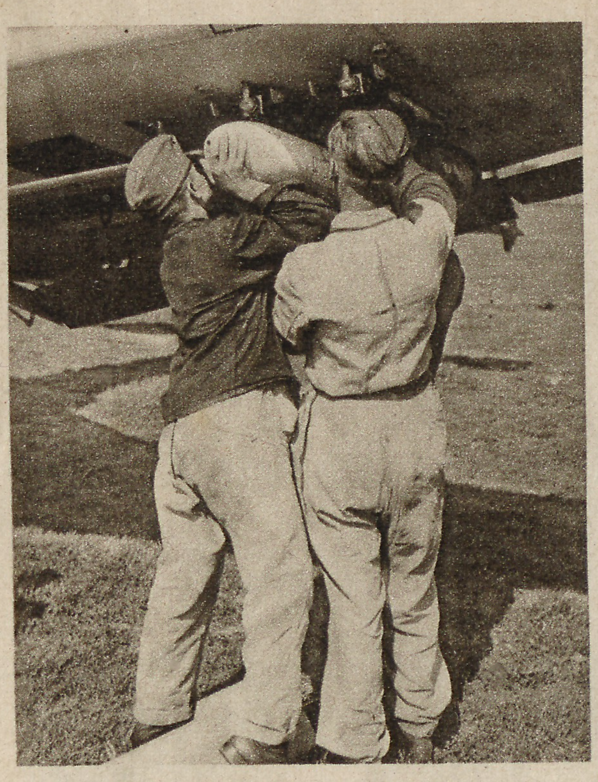
Behrend sieht sich die Gegend genau an und meint, daß die Orkneys in Wirklichkeit doch größer sind, als sie auf der Karte aussehen. Wie ein kleines Meer sieht die Bucht von Scapa selbst aus dieser Vogelperspektive aus — eine riesige Wasserfläche, auf der man sich erst einmal zurechtfinden muß.

Als sich das Auge an die Größenverhältnisse gewöhnt hat, da entdeckt es da unten ein Schiff nach dem andern — es wimmelt ja förmlich von Fahrzeugen hier in Scapa!

Aber noch eins muß Behrend feststellen: Schiffe ja — auch viele — aber leider: alles Handelsschiffe! Kleine und große, breite und schmale — hier und da auch das typische Bild eines Zerstörers, dem die Angst aus dem grellweißen zickzackförmigen Kielwasser leuchtet —, aber nirgends einen der erwarteten dicken Brocken, die einzig eines Bombenangriffes für würdig gehalten werden. Mancherlei steckt vielleicht noch unter der Wolkendecke verborgen. Geben wir also noch nicht alle Hoffnung auf. Die Suche geht weiter.

Die Wolken sind in Auflösung begriffen. Sie „schmelzen". Immer lichter wird der Durchblick. Und plötzlich sehen es alle: Unter uns liegt ein Kriegsschiff, offensichtlich ein englisches Linienschiff alter Bauart.

Die Ketten rüsten sich zum Angriff. Doch da preschen die Stukas vor. Einer nach dem andern stürzt sich auf das Ziel — der Gegner versucht durch lebhaftes Flakfeuer Verwirrung in die Angreifer zubringen — zu spät — schon sitzen zwei Volltreffer auf dem Schiff.



*Männer vom Bodenpersonal beim Einhängen der Bomben*



*Tanken! Das Kampfflugzeug wird mit der nötigen Menge „Schnaps“ versorgt*

*Fertig zum Feindflug. Das Flugzeug wird an den Start geschoben*



*Kurze Besprechung vor dem Angriff der deutschen Kampfflugzeuge auf Scapa Flow*



*Der Staffelkapitän meldet sich bei dem Geschwaderkommodore Oberst Loebel ab*

Ja, alter Tommy, das waren Zehn-Zentner-Bomben, made in Germany! — aber leider nicht von uns.

Behrend hat recht. Hier sind wir überflüssig. So geht es weiter auf Suche. Wie sich später herausstellt, handelte es sich bei dem getroffenen Schiff um das Artillerieschulschiff „Iron Duke", einst stolzes Flaggschiff der englischen Flotte. Zwei Bombentreffer beschädigten diesen „Eisernen Herzog" so, daß nur der schnelle Entschluß des Kapitäns, das Schiff auf den nahen Strand zu setzen, es vor dem Schicksal der „Royal Oak" bewahrte. Doch muß es auch so als restlos verloren angesehen werden.

Ärgerlich über die stürzende Konkurrenz, die ihm einen so fetten Happen vor der Nase wegschnappte, sieht sich Behrend um. Gerade will er wieder auf die Führermaschine aufschließen, von der sich der Abstand in der Aufregung etwas vergrößert hat — da ruft plötzlich der Funker: „Achtung! Jäger!"

Das hat gerade noch gefehlt! Das MG im Heckstand rattert los — ein Fenster zersplittert unmittelbar neben dem Ohr des Flugzeugführers — es wird mulmig. Schnell versucht Behrend, den Anschluß an die übrige Staffel wiederzugewinnen. Nur eine gemeinsame Abwehr des geschlossenen Verbandes ist imstande, die Jäger zu vertreiben — ein einsam versprengtes Häschen bildet für Jäger immer das willkommenste Ziel.

Aber das weiß auch der Gegner. Er setzt seinen Angriff von links an, um das Flugzeug noch mehr von seiner Staffel abzudrängen.

Vier, fünf, sechs Jäger hängen hinter der Maschine — tummeln sich neben, über und unter ihr herum — greifen immer wieder an — hüten sich aber wohl, dem gut gezielten Feuer der deutschen MG zu nahe zu kommen. Manchmal prasselt eine Geschoßgarbe in den Flugzeugrumpf — die Flächen sind durchlöchert — wenn das so weitergeht . . .

Behrend reißt seine Maschine herum. Die Jäger sind schneller. Immer wieder hängen sie hinter ihm. Über den Ausgang des Kampfes kann kein Zweifel sein. Gerade kommt wieder ein besonders Verwegener — scheint dem Deutschen den Garaus machen zu wollen, setzt von unten zum Angriff an — schießt daneben — kommt noch einmal —

Ruhig zielt indessen der Bordwart, ein alter Spanienkämpfer. Läßt den Gegner herankommen — wartet, ohne zu schießen — der Gegner nimmt es für Schwäche — läßt sich verleiten, noch näher heranzugehn und — in dem Augenblick, als der Engländer den Abzughebel drückt, prasselt ihm die Feuergarbe des deutschen Heckschützen entgegen — ein Werk von Sekunden — steil reißt der Engländer seine Maschine hoch, kippt ab und stürzt — eine lange schwarze Rauchfahne hinterlassend, ab — bis er schließlich unten in den Wolken verschwindet.

## Angriffsflug gegen Scapa Flow

*Eine Staffel Heinkel He 111 formiert sich zum Angriff*



*Die Besatzungen machen sich startklar. Gleich geht es über die Nordsee*

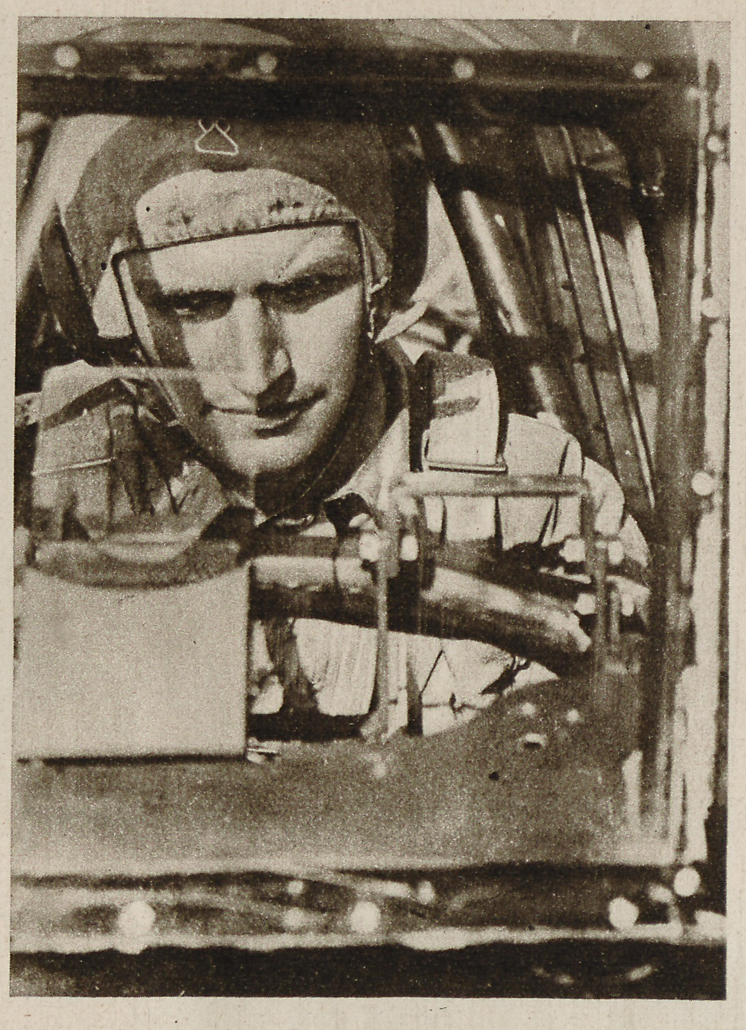
***Rechts:*** *Auf der Karte muß unter Berücksichtigung von Wind und sonstigen Einwirkungen der Kurs genau abgesetzt werden*



Der wäre erledigt. Doch was bedeutet das bei so vielen? — Es gibt nur eine Rettung: hinunter in die schützende Wolkendecke!
Ein kurzer Entschluß — Behrend reißt die Gashebel zurück, stellt die Maschine auf die eine Fläche und läßt sie steil abkippen. Wohl könnten die Jäger auch im Sturzflug folgen — doch sind sie so perplex und auch vielleicht der Meinung, den Gegner abgeschossen zu haben, daß sie von einer Verfolgung ablassen.
Schützend nimmt eine Wolke das Flugzeug auf. Rasch fängt Behrend den Gleitflug ab, fliegt eine Zeitlang geradeaus — dann ist die Wolke zu Ende — blauer Himmel über ihnen — Wasser unter ihnen — aber die Jäger sind weg!
Weg allerdings auch die Staffel. Vorsichtig spähen sie umher — nichts ist zu sehen. Sicher würde keiner es dem Unteroffizier Behrend übelgenommen haben, wenn er sich nun entschlossen hätte, auf dem schnellsten Wege nach Hause zu fliegen. Doch Behrend ist anderer Ansicht — meint, solange man noch Bomben in den Schächten, zwei Luftschrauben, die sich drehen, und englische Schiffe in der Nähe habe — solange sei es Pflicht eines Kampffliegers, seinen Auftrag durchzuführen. Jedenfalls aber, es zu versuchen.
So geht er allein weiter auf „Jagd". Und das Kriegsglück scheint ihm hold, es dauert keine fünf Minuten, da sieht er einen neuen Gegner, den markanten Grundriß eines Kriegsschiffs — Irrtum ausgeschlossen! Ja auch als Schlachtschiff sofort eindeutig zu erkennen — nicht weit vom Ufer einer kleinen Insel. Es ist von seltsam heller Farbe und liegt anscheinend still — aber immerhin, es ist ein Kriegsschiff.

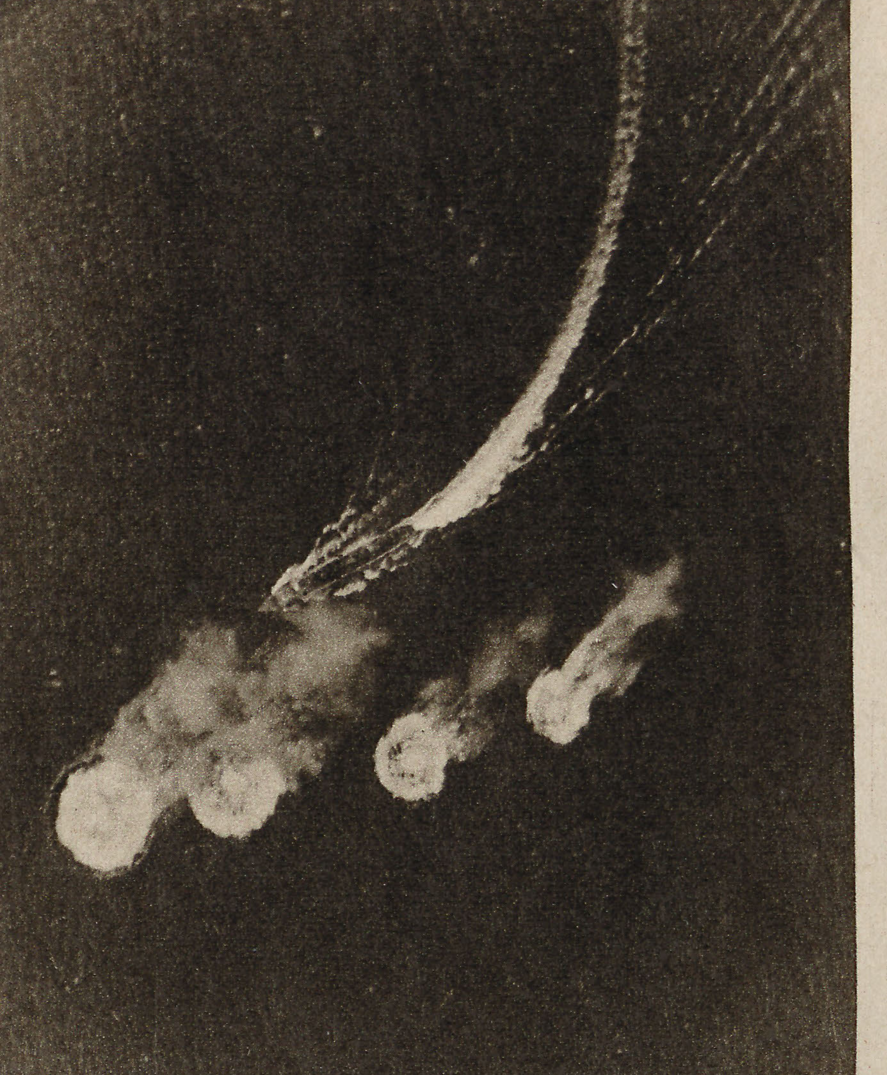


*Die Hände am Steuerknüppel, die Augen gerade aufs Ziel gerichtet, setzt der Sturzkampfflieger zu seinem kühnen Vernichtungskampf an*



*Nach stundenlangem Anflug kommen die Inseln in Sicht. Dort unten, in einer der vielen Buchten, muß der Feind zu finden sein*

*Sturzkampfflugzeuge Ju 87 begleiten die „stolze Erste“ auf ihrem Flug nach Scapa Flow*



*Vergebens sucht das britische Kriegsschiff den deutschen Kampfflugzeugen zu entkommen. Der erste Reihenwurf geht backbord ins Wasser, beim zweiten erhält der Feind einen schweren Treffer*

Noch scheint der Gegner das Flugzeug nicht bemerkt zu haben — nichts rührt sich da unten — also 'ran!
Behrend nimmt das Flugzeug herum, geht aus einer großen Kurve auf das Ziel los — der Bombenschütze macht alles klar zum Wurf — plötzlich stutzt er, sieht sich das Schiff noch einmal genau an, die Insel, den Meeresarm — vergleicht es mit seiner Karte — und lacht laut los: „Abhauen!" ruft er dem Flugzeugführer zu — „ist ein Deutscher!"
Da fällt es auch Behrend plötzlich wieder ein, was der Staffelkapitän kurz vor dem Start sagte: „... am Westrand der Insel Risa liegt das Wrack eines alten deutschen Kriegsschiffes, das nach dem Weltkrieg dort von seiner Besatzung versenkt wurde und das die Engländer jetzt zu heben versuchen. Es liegt kieloben und hebt sich durch seine helle Farbe deutlich ab. Daß mir keiner dies Wrack mit einem englischen Schiff verwechselt und es angreift! Das hat unsere gute alte Flotte nicht verdient. Außerdem wäre es schade um jede Bombe."
Das ist es. Gott sei Dank, sie haben es rechtzeitig gemerkt!
„Schlechter Tag heute", schimpft Behrend und sieht sich nach einem andern Opfer um. Wenn alles schief geht, muß eben auch ein kleiner Kahn dran glauben. Es scheint, daß die Engländer im ganzen Bezirk der Orkneys einen groß angelegten Fliegeralarm veranlaßt haben. Alles, was sich da unten zeigt, fährt offenbar mit äußerster Kraft. Dies hat den Vorteil, daß man die Schiffe schon von weitem an ihrem weißen Kielwasser erkennt.
So kommt es, daß auch ein kleiner Verband von Krigsschiffen, bestehend aus einem Kreuzer und drei Zerstörern, nicht unbemerkt bleibt und von dem eifrig suchenden Unteroffizier Behrend aufs Korn genommen wird.
Doch ist man da unten auch nicht faul. Durch mancherlei Angriffe schon gewitzigt und durch den heutigen Alarm veranlaßt, scheinen sich diesmal sämtliche Geschützmannschaften tatsächlich an ihren Geschützen zu befinden. Jedenfalls beginnt schon vor dem eigentlichen Angriff des deutschen Flugzeugs ein gewaltiges Abwehrfeuer. Und ist's auch nicht gezielt, so hat es doch Methode. Der Engländer scheint sich folgendes überlegt zu haben: Getroffen habe ich mit meiner Flak bisher nicht, Zielen ist also zwecklos; schießen wir daher solange wild in den Luftraum über uns, bis die Deutschen gegen irgendeins von unsern Sprengstücken fliegen.
Wie eine Wand von vielen kleinen Sprengwölkchen stellt sich dieses „Sperrfeuer" dem Angreifer entgegen. Fast sieht es aus, als sei ein Durchkommen unmöglich. Aber es ist soviel Raum in der Luft — und immer noch Platz für ein einzelnes Flugzeug, denkt sich Behrend —, und außerdem gehört schon mehr dazu, um einen Kampfflieger von seinem Angriff abzubringen, wenn er nach einem so langen Flug und so vielen Hindernissen endlich ein Ziel gefunden hat.



*Bildnis eines erfolgreichen deutschen Kampffliegers*
*Zeichnung von Wolf Willrich*

Ruhig fliegt er weiter — der Sperrfeuerwand entgegen — mitten hinein — der Kreuzer wird im Zielgerät sichtbar, gleitet am Visier entlang — fünfzig Meter vor der Maschine krepiert eine Granate! — gleich muß der Auslösepunkt erreicht sein — da lüftet eine Detonation unter dem Flugzeug die Maschine an, schüttelt sie wie von einer gewaltigen Bö — der Flugzeugführer zwingt den störrischen Vogel wieder in seine Lage zurück — jetzt! Endlich kann der Bombenschütze die Bomben lösen — da — ein Knall an der rechten Seite — ein Zittern geht durch die Maschine — der Steuerbordmotor ist getroffen!

Wie festgenagelt steht die Luftschraube. Der Motor ist teilweise weggerissen, die Motorverkleidung hängt in Fetzen daran — blättert ab.

Etwas bleich im Gesicht besieht sich die Besatzung den Schaden. Geistesgegenwärtig hat der Flugzeugführer sofort auch den zweiten Motor gedrosselt, um einen Absturz über den zerschossenen zu verhindern. Er sieht hinaus — Gott sei Dank, die Fläche ist jedenfalls unbeschädigt! — prüft alle Steuerorgane durch — die Maschine gehorcht, sie ist flugklar.

Erleichtert atmet Behrend auf, gibt dem linken Motor langsam wieder Gas, trimmt die Steuerorgane neu aus — und nach kaum zwei Minuten befindet sich das Flugzeug wieder im Geradeausflug, als wäre nichts geschehen. Um einiges langsamer zwar — aber immerhin: es fliegt.

Noch immer denkt Behrend nicht daran, eine Notlandung vorzunehmen. Aber er will die Verantwortung nicht allein tragen.

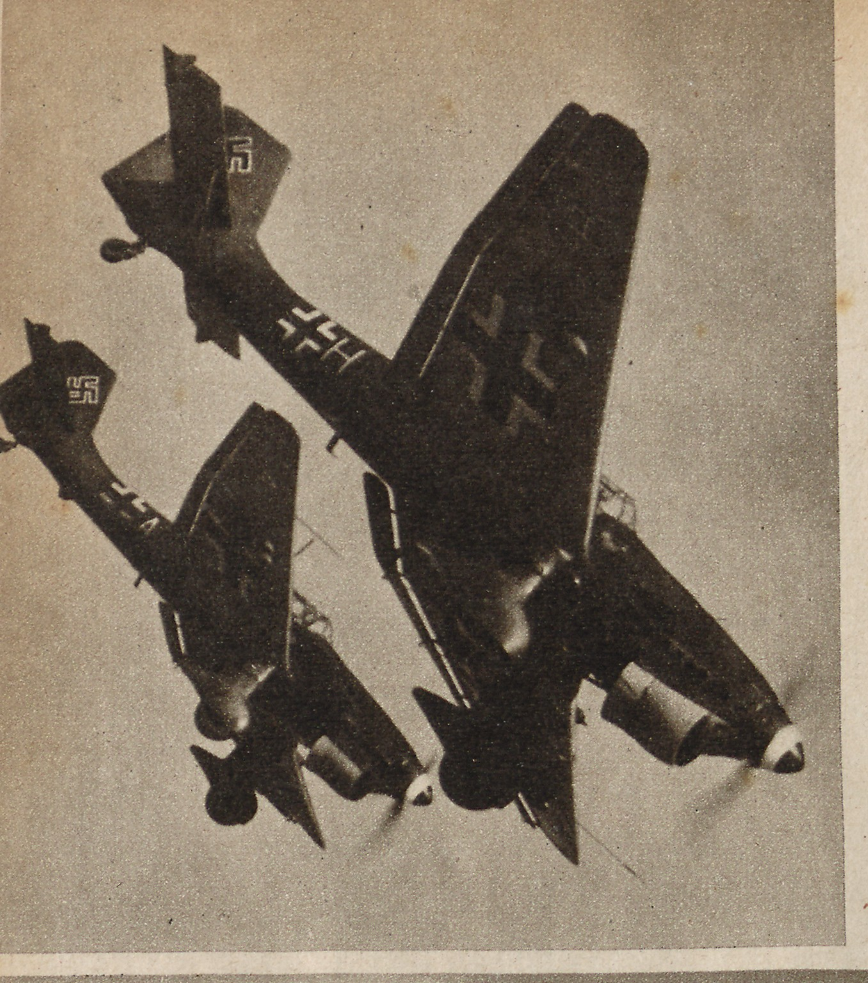
„Wollt ihr weiterfliegen oder landen?" fragt er seine Kameraden. „Unser Leben hängt jetzt nur noch an einem Motor — und bevor wir die deutsche Küste in diesem Tempo erreichen, ist es Nacht", gibt er zu bedenken. Doch gibt es nur eine Meinung: Der Motor wird halten. Wir fliegen nach Deutschland!

Schade, daß in der Aufregung keiner den Bombenwurf beobachtet hat. Der Bombenschütze schwört darauf, daß er getroffen hat. Aber gesehen hat es keiner. Bleibt zu hoffen, daß er recht hat. Auch die Regenschirme sind noch nicht in Aktion getreten.

Das sind die Sorgen einer Besatzung, die da über den Orkneys mit einem zerschossenen Motor in der Luft hängt — während runde 900 Kilometer Wasser sie von dem nächsten deutschen Flugplatz trennen.

Schnell wird der neue Kurs berechnet. Es gilt, jeden Umweg peinlich zu vermeiden.

Noch haben sie die offene See nicht erreicht, da prescht von oben ein einzelnes englisches Jagdflugzeug heran. Ohne zu schießen dreht es ab, besieht sich den flügellahmen Vogel, zieht hoch und setzt zum Angriff an. Es ist zum Glück nur einer. Aber auch der kann unangenehm werden. Vor allem, wenn es ihm ein=

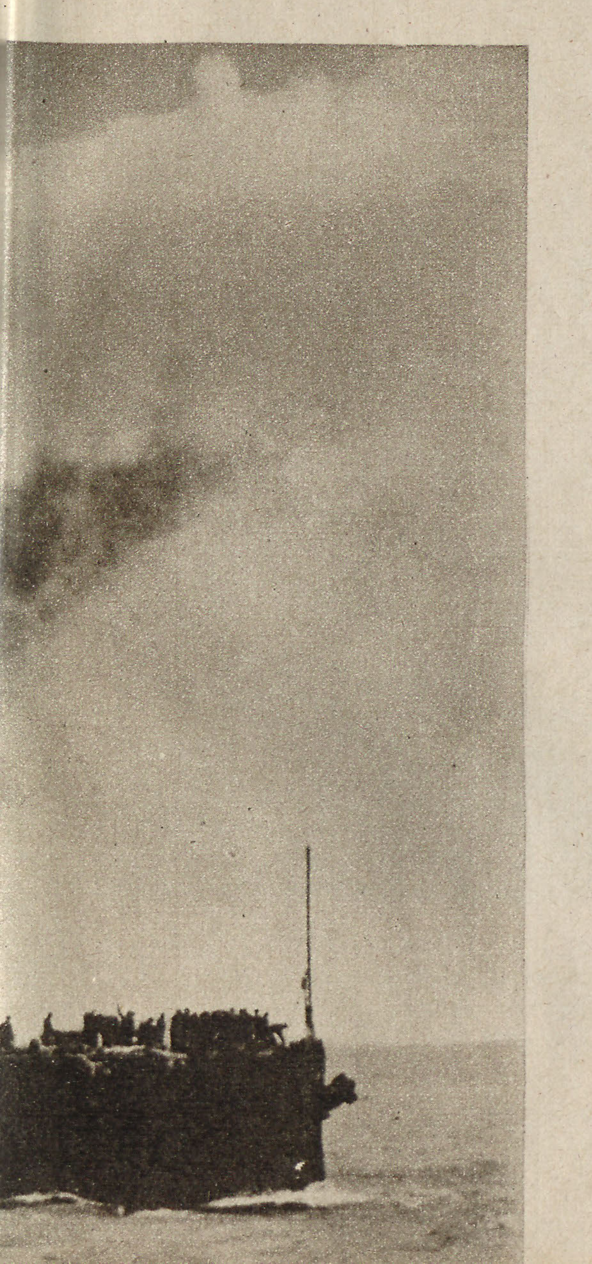


*Die Stukas sind abgekippt — im Sturzflug geht es auf das feindliche Ziel nieder*

fallen sollte, das kaum manövrierfähige Flugzeug abwechselnd aus verschiedenen Richtungen anzunehmen. Das muß ihm unter allen Umständen verleidet werden — selbst auf Kosten der so wertvollen Flughöhe, die sie bisher immer noch haben einhalten können.

Keine schutzbringende Wolkendecke ist in der Nähe. — Nur hoch oben, in unerreichbarer Höhe, schweben kleine Schönwetterwölkchen — also hinunter auf den Bach! Nach einem steilen Sturzflug fliegt Behrend nur wenige Meter über der Wasseroberfläche weiter — immer noch verfolgt von dem Engländer, der schon sichtlich weniger Angriffsfreude zeigt, da er einsehen muß, daß von unten der Maschine nicht mehr beizukommen ist. Die Angriffsflüge von oben jedoch muß er, um nicht selbst ins Wasser zu fallen, so früh abfangen, daß diese Angriffsart nicht mehr viel Erfolg verspricht.

So begnügt er sich damit, sich in einiger Entfernung hinter den Deutschen zu hängen in der Hoffnung, daß auch der zweite Motor stehen bleibt und der Gegner von selbst „zu Bach" geht.



***Die Admiralität***

***bedauert***

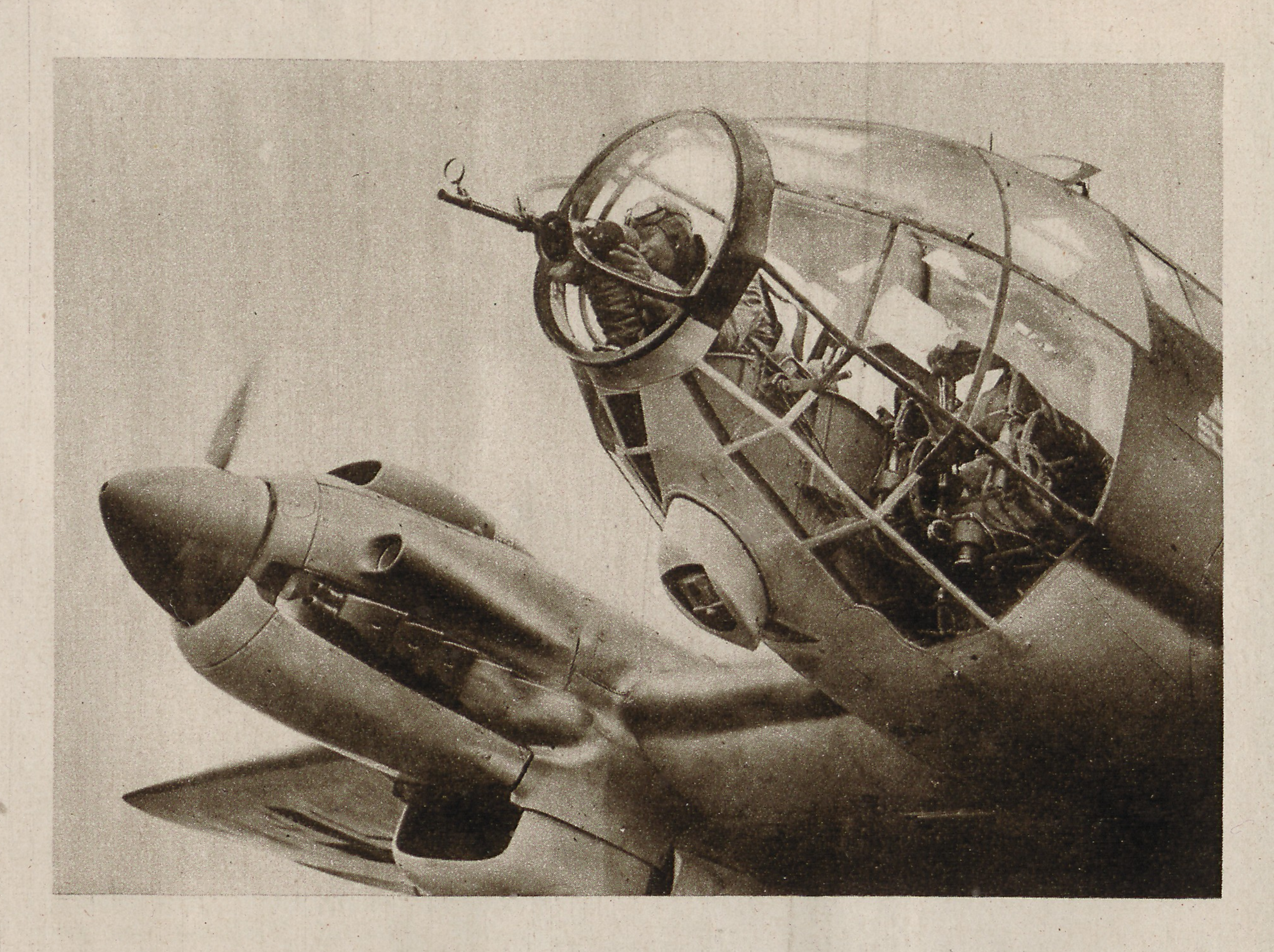
***mitteilen zu müssen . .***

*Das britische Schlachtschiff „Iron Duke", Flaggschiff Admiral Yellicoes in der Skagerrak-Schlacht, wurde bei dem geschilderten Luftangriff auf Scapa Flow durch Stukabomben schwer beschädigt*

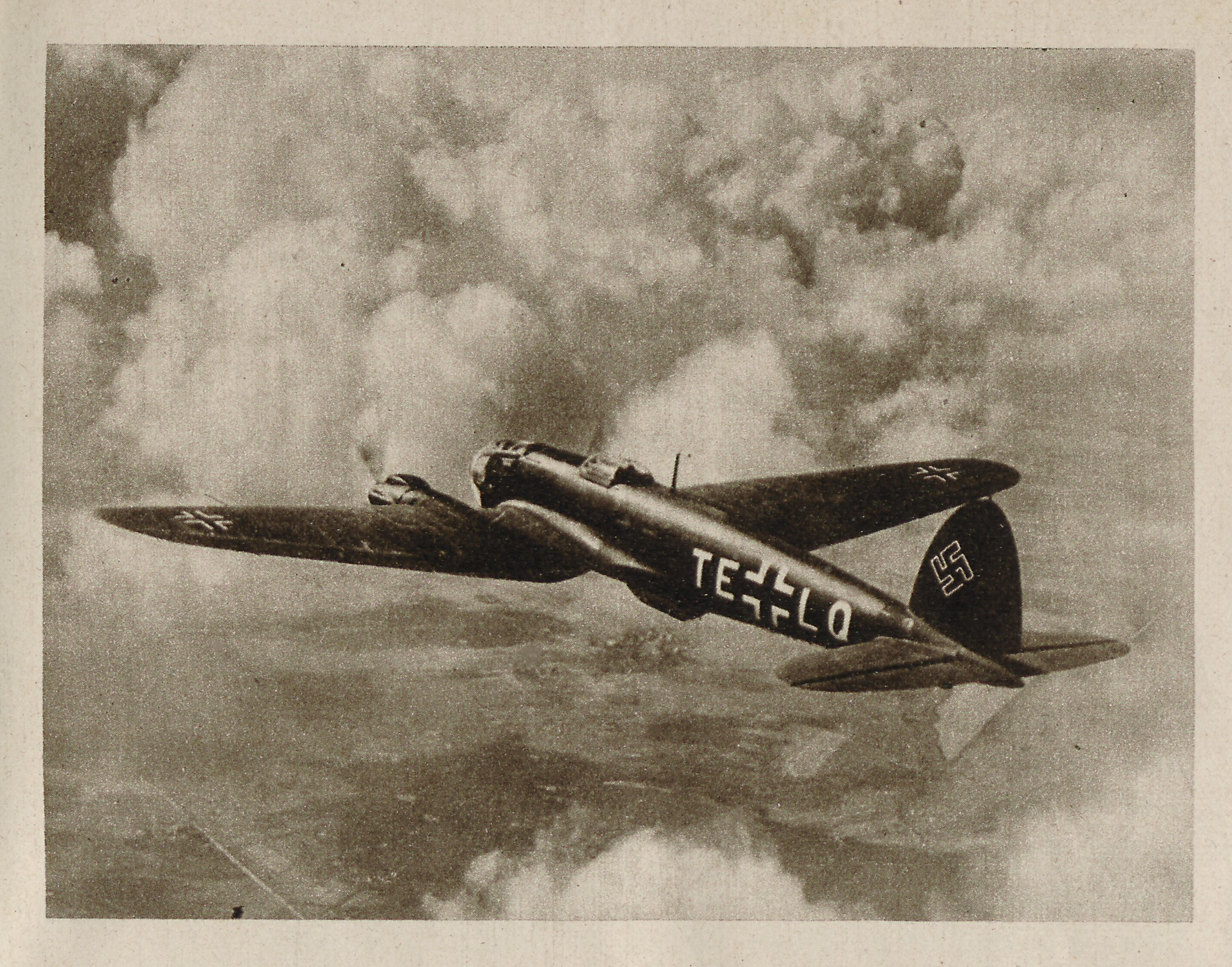
Eine Zeitlang schon dauert die Verfolgung. Schüsse werden gewechselt, ohne zu treffen. Rechts bleibt ein Küstenstreifen liegen, eine Landzunge erstreckt sich ins Meer hinaus. Behrend verzichtet darauf, sie zu umfliegen — immer geradeaus — über ein Stück Strand — eine Mole — Menschen sind dort zu erkennen — weiß Gott, sie winken! — scheinen hier noch nichts von einem Kriegszustand zwischen Deutschland und England gehört zu haben — oder halten beide Flugzeuge für Engländer! Der Bombenschütze winkt zurück — der Bordwart wirft rasch einige „Chamberlains" über Bord — dann liegen die Orkneys endgültig hinter ihnen, die Weite der Nordsee beginnt.

Immer noch hängt der Jäger dran — aber schon in achtungsvoller Entfernung und in einer gewissen Sicherheitshöhe —, ohne den Gegner noch eines Angriffs zu würdigen. Als aber der Deutsche nach etwa zwanzig Minuten immer noch keine Anstalten macht, ins Wasser zu fallen, da dreht er schließlich ab, das Kampfflugzeug als sicheres Opfer der See und der Dunkelheit überlassend.

Eisern hat inzwischen der Flugzeugführer den Kurs und die Höhe gehalten. Er weiß: Die geringste Unaufmerksamkeit bedeutet das Ende. Jetzt, da der Jäger



*Der Beobachter blickt vor dem Anflug zum Angriff noch einmal in die Runde, um sich gegen etwaige feindliche Jäger zu sichern. Dann wird er seine ungeteilte Aufmerksamkeit dem Erfassen des Zieles widmen*



*Ein Kampfflugzeug He 111 verschwindet in einer Wolkenwand, um sich feindlichen Jägern zu entziehen*

verschwunden ist, kann er versuchen, langsam wieder zu steigen — langsam, ganz langsam — der Motor darf nicht überanstrengt werden — Meter um Meter klettert die Maschine. Kraftstoff ist reichlich vorhanden, auch das Wetter scheint einwandfrei zu bleiben; wird aber der Motor standhalten? Das ist die bange Frage, die nun doch alle bewegt.

Quälend langsam verstreichen die Minuten, die Viertelstunden, die Stunden. Besorgt kontrollieren die Augen aller die Instrumente — die geringste Unregelmäßigkeit, und es wird heißen: klar zur Notlandung — und was das mitten auf hoher See bedeutet, weiß jeder von ihnen.

Im Westen sinkt die Sonne — ein selten schönes Abendrot —, dann bricht die Dunkelheit herein. Es wird Nacht. Still ist es geworden bei der Besatzung. Auch der Bordfunker ist nach vorn gekommen. Eine verirrte Kugel hat schon beim ersten Gefecht sein Sendegerät zerstört. Wohl kann er alle Funksprüche hören — aber was nützt es, wenn er nicht imstande ist, das geringste Lebenszeichen in den Äther zu senden?

Er hört die Meldungen der landenden Staffel, hört die Anrufe der Bodenstelle, die ihm gelten, die ihn suchen und die, als keine Antwort kommt, schließlich schweigen.

So haben sie sich alle hier vorn in der Kanzel eingefunden, hocken dichtgedrängt nebeneinander, beobachten schweigend das Flimmern der phosphorleuchtenden Instrumente, die ihnen ihr Schicksal anzeigen: Leben oder Tod! Weit, endlos weit noch ist die deutsche Küste.

Inzwischen hat sich auf dem Heimathorst alles wieder eingefunden. Frohe Stimmung herrscht bei denen, die von Treffern berichten können — aber auch bei denen, deren Maschinen von feindlichen Geschossen durchlöchert wurden und trotzdem gut nach Hause kamen. Ein eifriges Erzählen hebt an, Erlebnisse werden ausgetauscht, Meldungen werden erstattet.

Nur einer fehlt. Um ganz sicher zu gehen, läßt sich der Staffelkapitän noch einmal von den Augenzeugen berichten: „. . . Behrend war in dem Augenblick, als die Jäger angriffen, etwa fünfhundert Meter von uns entfernt. Ich sah, daß ein Jäger abgeschossen wurde. Gleich darauf stürzte aber auch Behrends Maschine über die linke Fläche ab. Ob sie gebrannt hat, kann ich nicht sagen, denn im gleichen Augenblick wurden auch wir von Jägern angegriffen."

Aber noch kann es der Staffelkapitän nicht fassen, daß der einzige Verlust des Tages ausgerechnet bei seiner Staffel, der „Ersten", sein soll.

Er rechnet nach. Für eine halbe Stunde noch hat Behrend Brennstoff, wenn er überhaupt noch fliegt — ist sein Ergebnis. „Warten wir noch diese halbe Stunde. Vorher glaube ich nicht daran."

Er ruft bei der Funkstelle des Horstes an: „Habt ihr Verbindung mit der Maschine des Unteroffiziers Behrend?"

„Nein, Herr Hauptmann!"

Die halbe Stunde ist vorbei. Nach äußerster Berechnung kann sich die Maschine bei sparsamstem Brennstoffverbrauch noch eine Viertelstunde in der Luft halten.

Auch diese Viertelstunde vergeht, ohne daß sich ein Flugzeug zeigt. Es wird dunkel. Die übrigen Maschinen stehn bereits verankert auf ihren Plätzen, die Besatzungen sind in ihren Unterkünften, schlafen, essen, erzählen von ihren Erlebnissen. Das Flugzeug bleibt verschollen.

Resigniert begibt sich der Staffelkapitän zum Gefechtsstand des Kommandeurs, um Meldung zu erstatten. Bleibt zu hoffen, daß die Besatzung jedenfalls glatt notlanden konnte und noch am Leben ist!

Fast eine Stunde nach der allerdings für den Verbrauch zweier Motoren als Äußerstes errechneten Flugzeit nähert sich dem Platz Motorengeräusch. Sollten

das die Engländer sein? Ist das schon der „Gegenbesuch"? Die Flak macht alles klar zum Schuß — ein Befehl — die Scheinwerfer leuchten auf — aber schon haben sie ihn erkannt. Es ist ein Deutscher.

Langsam zieht er eine große Kurve um den Platz — setzt an zur Landung — vorsichtig, sehr vorsichtig — das Durchstarten ist selbst mit zwei heilen Motoren bei Nacht eine heikle Angelegenheit. Kurz hinter der Platzgrenze setzt er auf — rollt — stellt den Motor ab — und steht.

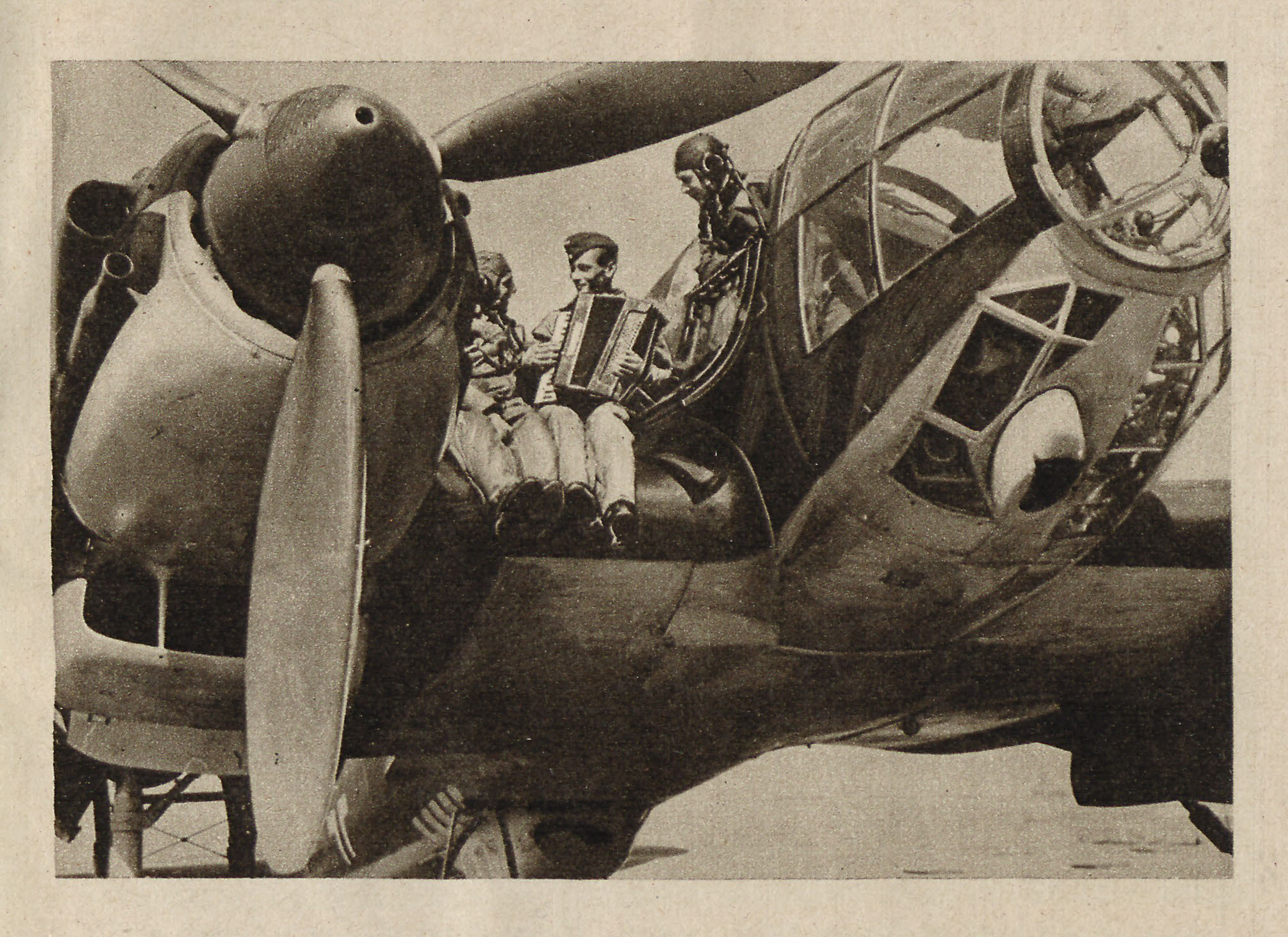
Auf dem Fliegerhorst hat kaum einer von dieser Landung Notiz genommen. Vom Verband kann es keiner mehr sein — also irgendein Gast von außerhalb. Erst als der Staffelkapitän aus der Tür tritt, um nachzusehen, was draußen vor sich geht — als dann plötzlich der Unteroffizier Behrend vor ihm steht und mit ihm seine ganze Besatzung — da weiß er, was los ist.

„Ich hab's ja gleich gewußt", sagt er nur und schüttelt jedem die Hand.

Und noch einmal geht er zu seinem Kommandeur, Freude im Herzen:

„Melde gehorsamst, erste Staffel vollzählig vom Feindflug zurück!"

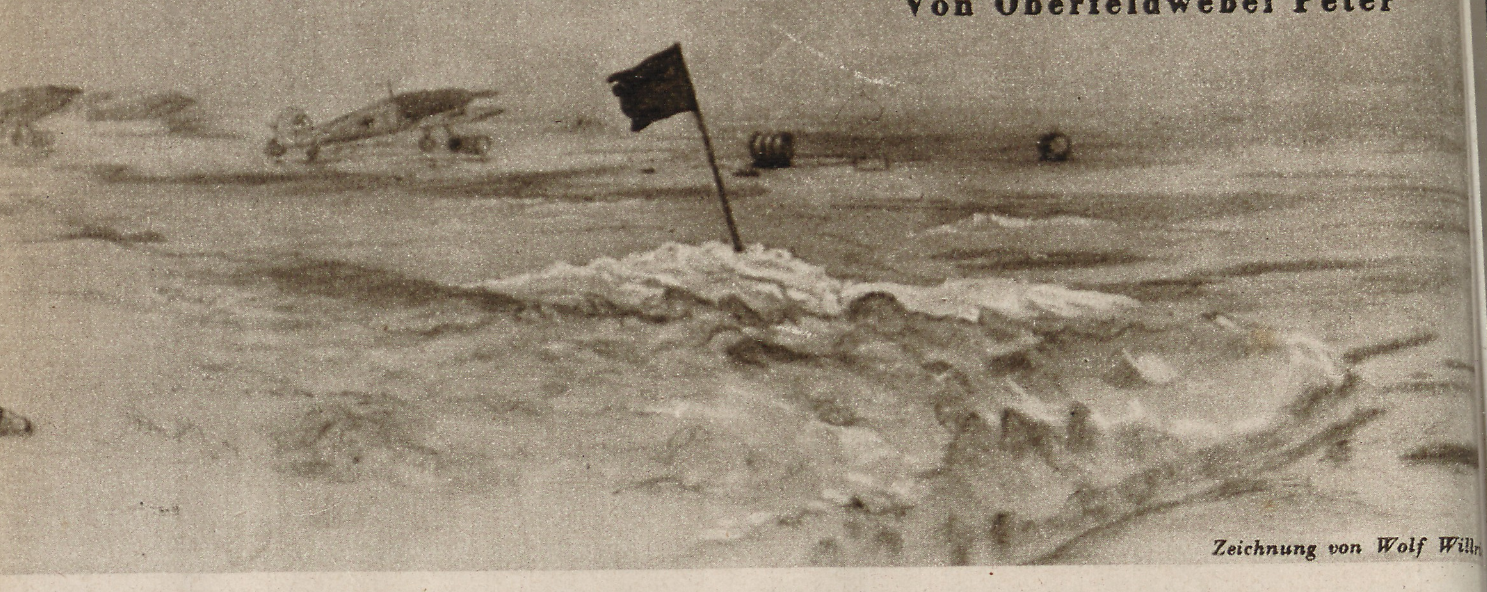
Ja, ja — die „stolze Erste"!



*Fröhliche Stunde nach erfolgreichem Feindflug*

# Feindflug bei Gewitter über der Nordsee

**Von Oberfeldwebel Peter**



*Zeichnung von Wolf Willr*

*An der Küste ist QBJ gegeben worden, d. h.: „Die Schlechtwettervorschriften sind in Kraft." Dann besteht Startverbot für Flugzeuge ohne Blindflugausrüstung*

Ein steifer Westwind jagt über die ostfriesischen Inseln. Herbst ist es, mürrischer, naßkalter Herbst. Die Nachmittagssonne quält sich durch schwere, drohende Wolkenballen und huscht mit langen grellen Fingern über einen Fliegerhorst an der Küste. Vermummte Gestalten stemmen sich gegen peitschende Sandwirbel, die von den Dünen herüberpfeifen, und scharfe Gesichter zeigen die Spuren schlaflos verbrachter Nachtwachen. Es liegt etwas in der Luft — wie ein Alpdruck. Aber was ist es? Ist es nicht wie eine geheime Sehnsucht nach Erfüllung, was da durch die Reihen stumm arbeitender Fliegersoldaten geht? Geduld, Kamerad. — Und da — da ist die befreiende Entspannung endlich da: England hat Deutschland den Krieg erklärt!!! — Na also, das ist doch wenigstens eine Entscheidung. Der erste, aus dessen Mund ich diese Kunde vernehme, ist der „B 1" unserer Fernaufklärungsstaffel. Ich fühle, daß sein befreiendes Lachen dazu echt ist. Das kann nur ein Soldat verstehen. Es schallt von Mund zu Mund: „Du, Kamerad, weißt du schon? — Mensch, so 'ne Sache! — Na, wer sagt's denn? — Haha, und jetzt aber hineiiin!!!"

Der lähmende Schleier, der seit Tagen über Mensch und Maschine lag, ist zerfetzt und jagt mit dem friesischen Wind davon. Alles atmet wieder frei und erlöst — und los geht's!

Befehle schwirren durch die Luft. Aha: Einsatz! Der Staffelkapitän bespricht im Dienstzimmer mit seinen Offizieren die Lage. Kurze, klare Befehle werden von den Beobachtern notiert. An der Wand hängt eine Karte, auf der das befohlene Aufklärungsgebiet deutlich eingesehen wird. Mit sorgenvoll wiegendem Haupte umreißt der „Wetterfrosch" die Großwetterlage, und etwas beklommenen Herzens nehmen die Kommandanten und Flugzeugführer zur Kenntnis, daß über der westlichen Nordsee eine breite Gewitterfront liegt, die sich mit hoher Geschwindigkeit vorwärts bewegt. Darüber fällt kein Wort des Bedenkens; für Kompromisse hat man im Kriege keine Zeit. Jetzt ist die Belastungsprobe da, auf die uns verantwortungsbewußte Männer im Frieden in mühsamer Kleinarbeit „hingetrimmt" haben. Die Besprechung ist beendet, die Flugzeuge sind beim Staffelkapitän abgemeldet.

Die Flugboote, einige auf der Plattform unter dem Kran, die anderen auf dem Wasser an der Boje, laufen bereits warm. Hei, ist das ein Getöse der Dieselmotoren. Das kann aber unseren „F 1", der mit einem herzerfrischenden Berliner Humor, strahlend lachenden Augen und einer sonoren Bruststimme bewaffnet ist, nicht daran hindern, sein anfeuerndes „hurrtig, hurrrrrtig, Jungs!" in die



*Vor dem Start wird der Flugweg in die Karte eingezeichnet*



*Der Bordfunker hält die Verbindung mit der Bodenstation ständig aufrecht*



*Eine Dornier Do 17 vor dem Feindflug*

Propellerböen zu schmettern. In diesem Augenblick flitze ich gerade an ihm vorüber, tausche ein herzhaftes Lachen mit ihm aus und erfreue mich an seinem inneren Schwung, der auch auf die fleißig arbeitenden Soldaten übergegriffen hat, und strebe der Ablaufbahn zu. Dort wartet schon das Boot, das die Besatzungen in die an der Boje liegenden Flugboote bringt. Der Seegang verschafft uns einen nassen Pelz, aber wie lächerlich ist diese kleine Unannehmlichkeit gegen die große Aufgabe, die auf uns wartet. Auf der Überfahrt werden die letzten navigatorischen und funktechnischen Vorbereitungen getroffen. Jede Sekunde wird sinngemäß ausgenutzt. Endlich sitzen wir festgeschnallt auf unseren vorgeschriebenen Plätzen. Das schallende „Heil Hitler!" der Bootsbesatzung wird von den aufheulenden Motoren verschlungen, denn der Flugzeugführer gibt eben Vollgas. Start! Vollgetankt, Bomben unter den Tragflächen und kriegsmäßig ausgerüstet! Keine Kleinigkeit für unsere braven Diesel; aber tapfer zerren sie uns aus dem Bach.

So, und jetzt habe ich erst Zeit, mich auf meine Kampfgefährten einzustellen. Mit wem fliege ich überhaupt? Dadurch, daß die Staffel vor kurzem mit jungen Kräften, die frisch von der Fliegerschule kamen, aufgefüllt wurde, sind

die Besatzungen ein wenig durcheinandergekommen. Ich sehe aus dem Navigationsraum von meinem Funkerstuhl in den Führerraum. Beobachter und Flugzeugführer, beide neu in der Staffel. Der Flugzeugführer einer der Jüngsten. Ob er wohl ausreichende Nacht- und Blindflugerfahrungen hat? Und der Beobachter kommt auch aus der Ostsee. Wir alten Nordseeflieger nennen sie Badewanne. Und das auf dem ersten Feindflug! Ich ziehe unwillkürlich die Bilanz: Tiefliegende breite Gewitterfront über See, unter Umständen Berührung mit feindlichen Kräften und, da wir am Nachmittag gestartet sind, Heimflug bei Nacht. — Na schön, wollen sehen, ob mein Vorurteil berechtigt ist. Der Bordmonteur hinten ist, Gott sei Dank, ein „Alter". Ich habe mit ihm schon im Spanienkrieg über Feindesland gehangen. Der einzige Vorzug, den ich bei den beiden anderen mir noch fremden Kameraden feststelle, ist der, daß sie äußerst ruhig sind und völlig unbekümmerte Augen machen. Schon viel gewonnen. Zur Erläuterung sei bemerkt, daß meine geheimen Bedenken nichts mit Furcht oder Feigheit zu tun haben, sondern naturgemäß jeden beschäftigen, der nicht selbst am Steuerknüppel sitzt.

Und nun wende ich mich meiner Tätigkeit als Funker zu. Während mich die tausend Hebel, Knöpfe, Kurbeln und Schalter der Funk- und Peilgeräte anglotzen, versuche ich mir darüber klar zu werden, daß Krieg ausgebrochen ist.



*Der Flugzeugführer macht sich zum Feindflug fertig. Ein Kamerad hilft beim Anlegen des Fallschirms*



*Für große Kälte gerüstet. Das fliegende Personal trägt während der Wintermonate besonders warme, meistens lederne oder pelzgefütterte Kombinationen und dazu entsprechende Stiefel*

*Deutsche Fernaufklärer sind gestartet und fliegen über den Wolken nach Norden*

*Der Flug über die See im härtesten Winterwetter stellt an die Navigationsfähigkeit des Flugzeugführers die größten Anforderungen*



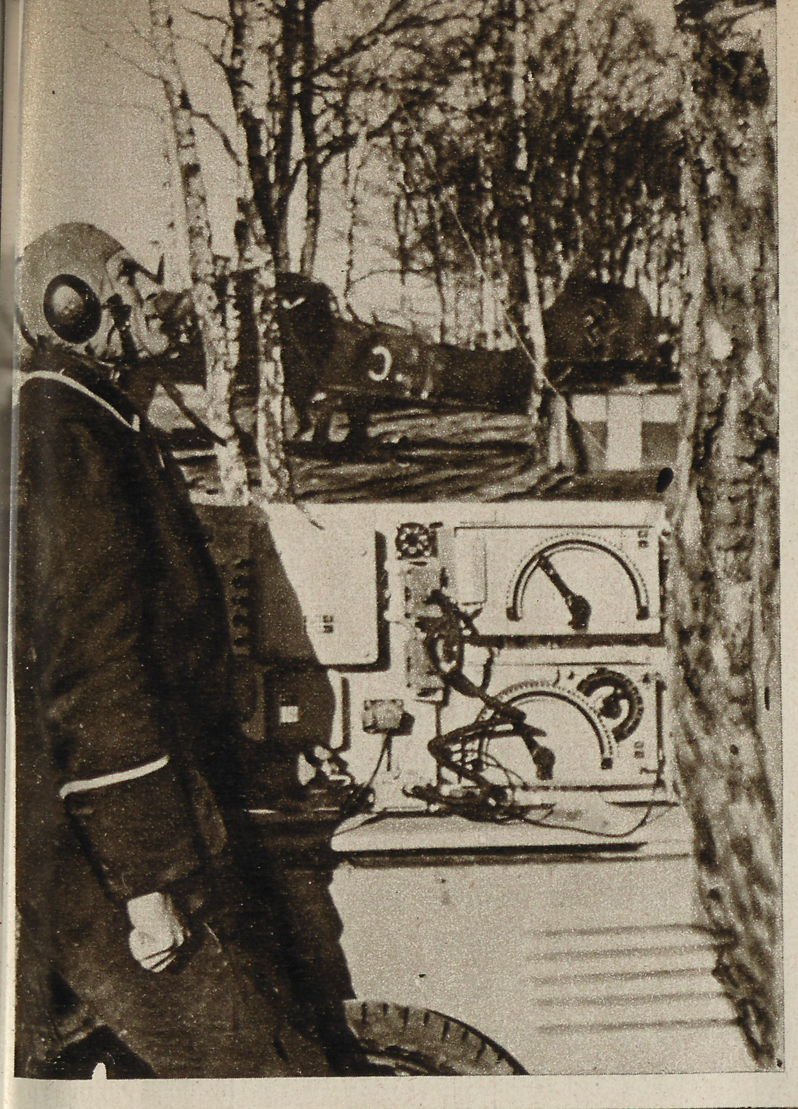
Krieg!! Vor kurzem bin ich doch erst aus dem Spanienkrieg heimgekehrt, und jetzt habe ich plötzlich eine ganz andere Vorstellung vom Krieg. Es ist alles anders! Warum wohl? Warum wirft dieser Krieg einen weit größeren Schatten? Weil die Heimat selbst daran beteiligt ist. Die Mutter, nein, alle Mütter aller Kameraden, das Liebste, was wir haben, ist in Gefahr. Also den Helm fester schnallen und sich des Ernstes der Lage bewußt werden. Wer sollte denn die Heimat schützen, wenn nicht wir? All diese Gedanken tanzen an mir vorüber, während ich mechanisch die Wellenschaltung bediene und die Strahlungsfähigkeit des Senders kontrolliere. Alles in bester Ordnung.



Mein Vertrauen zum Flugzeugführer wächst, als ich merke, wie geschickt er auf die harten Böen reagiert, die uns durchschütteln wollen. Es ist finster. Das ist das einzige, was ich durch das kleine, schräg nach oben gerichtete Fenster in meinem engen Käfig von der Außenwelt wahrnehmen kann. Die Motoren brüllen unentwegt ihr monotones Lied. Aber aus dem Äther bringt mir der Empfänger nicht einen Ton heran. Es erhebt sich die bange Frage, ob er vielleicht entzwei sei. Wie wären dann die Folgen bei einer Notlandung? Weit, weit weg von der Heimat — auf wogendem Meere — nachts! — ohne sich melden zu können! Nicht daran denken. Aber dafür sind wir eben Flieger, Fernaufklärer über See. Kann übrigens ein Fernaufklärer überhaupt von Erfolgen sprechen? Anscheinend nicht, denn er hat ja nicht die Aufgabe, feindliche Flugzeuge abzuschießen, wie ein Jagdflieger, oder militärische Ziele anzugreifen,

wie ein Kampfflieger. Die haben Erfolge, die unmittelbar sind und sichtbar; — — und doch, man überlege, ob es nicht auch ein Erfolg ist, und sogar von großer Tragweite, wenn die Seekriegsleitung durch uns weiß was in der Nordsee los ist? Ganz gleich, ob etwas gesehen wird oder nicht. Läßt sich kein Tommy sehen, ist das eine Bestätigung der großen Erfolge unserer Luftwaffe und der Kriegsmarine, die den welt- und meerbeherrschenden Engländer aus der Nordsee vertrieben haben. Und sollte er es doch einmal versuchen, einzudringen, sind wir die ersten, die ihn feststellen und ihn nicht wieder loslassen, bis die kämpfenden Waffen ihn erledigt haben.

Ein greller, stechender Lichtschein reißt mich hoch. Darauf ein Krachen, daß den Motorenlärm überdröhnt. Nun sind wir also drin in dem angekündigten Gewitter. Mein erster Blick gilt dem Flugzeugführer. Ich habe den Eindruck, daß er ruhig bleibt. Ein Krächzen und Brodeln in meinem Kopfhörer; es sind atmosphärische Störungen. Also ist der Empfänger doch klar. Aber was nützt er uns, wenn diese Störungen einen Funkverkehr unmöglich machen. Da — genau voraus wieder ein Blitz und ein zweiter Schlag. Der Flugzeugführer krallt sich am Knüppel fest und geht in die Linkskurve. Mein Peilkompaß tanzt und zittert wie wild. Auf meine Frage, ob wir den Wendepunkt erreicht hätten und umkehren würden, erhalte ich die Antwort, daß wir versuchten, das Gewitter zu umfliegen. Bei dieser Finsternis? Unmöglich! Es wird immer bockiger. Keiner sagt ein Wort. Man kann nicht die Hand vor den Augen sehen. Der Flugzeugführer, der die größere fliegerische Erfahrung hat, überlegt, ob wir günstiger in 900 m oder in 100 m unter dem Gewitter fliegen würden. Wie ich den Höhenmesser beobachte, fällt mir plötzlich das Variometer durch seine Unruhe auf. „Fallen 5", „steigen 8" und wieder „fallen". Mächtige Vertikalböen zerren an unseren Tragflächen. Na, das kann ja noch schön werden. Ein Blick auf die Uhr sagt mir, daß wir bereits viereinhalb Stunden unterwegs sind. Also schon auf Heimatkurs. Es ist unmöglich, an dem unruhigen Peilkompaß den Kurs auszumachen. Meine Berechnung, bald aus dem Gewitter heraus zu sein, scheint fehlzuschlagen. Wir fliegen offenbar von einem ins andere. Wie gerne würde ich jetzt eine Peilung machen, um unseren genauen Standort zu ermitteln. Daran ist aber wegen der starken atmosphärischen Störungen nicht zu denken. Wie wird es den anderen Flugzeugen ergehen? Hoffentlich stoßen wir mit ihnen nicht zusammen, da wir doch alle dem gleichen Punkte, dem Heimathorst, zustreben. — Hat denn der Flug überhaupt Zweck gehabt, da er doch bis jetzt ganz negativ verlaufen ist? Keine Feindsichtung gemeldet, nicht ein einziger Funker hat auf die Taste gedrückt. Aber der Erfolg war zweifellos da. Wir hatten bis zur hereinbrechenden Dunkelheit einen großen Streifen aufgeklärt und keinen Feind gefunden. Dies zu wissen, war wichtig. —



*Der Bodenfunker hält die Flugzeuge in der Luft dauernd „an der Strippe“*

*In der Bildauswertungsstelle werden die Ergebnisse der Aufklärungsflüge geprüft und zur Grundlage neuer Operationen gemacht*



Der Beobachter dreht sich um und sieht mich ernst an. Ich weiß, was ihn bedrückt. Er ahnt, daß die unberechenbaren Luftströmungen in diesem Gewitter uns erheblich vom Kurs gebracht haben. Jetzt baut er auf meine Peilkunst. In schwarzer Nacht ist bei einem ungenauen Standort mit Koppelnavigation nicht mehr viel zu machen. Na — wenn er das Knacken und Kratzen in meinen Ohrmuscheln hören würde. Ich markiere das ruhige „alte" Frontschwein und zeige lachend klar, obwohl ich schon dauernd ergebnislos versucht habe, eine einigermaßen brauchbare Funkpeilung zustande zu bringen. Es ist zum Kotzen! Wenn wir einmal durch eine ruhigere Zone kommen, täuschen mich wieder die Dämmerungseffekte.
Warum grinst denn der Bordmonteur dauernd so in die Gegend? Galgenhumor? Denn er weiß auch, obwohl er nicht unmittelbar an der Führung des Flugzeuges beteiligt ist, daß uns noch eine schwere Prüfung bevorsteht. Es ist doch alles anders als im Frieden; sämtliche Leuchtfeuer an der deutschen Küste, die uns zur Orientierung dienen könnten, sind gelöscht . . . Deutsche Städte und auch unsere Nordseeinseln sind völlig verdunkelt. Wer weiß, ob wir schon Land unterm Kiel haben. Plötzlich — welche Freude — lassen die Störungsgeräusche nach und verschwinden bald ganz. Sofort Meldung an den Beobachter, der mir befiehlt, mich von dem Heimathorst peilen zu lassen. Leicht gesagt! In dem nun schlagartig einsetzenden Funkverkehr aller Flugzeuge muß ich mich erst durchringen, bis endlich die Bodenstelle meinen Funkspruch abnehmen will. Sie hat verstanden.
Auf dem Funkertisch liegt der Schreibblock, von dessen glänzender Oberfläche mich das „qdm"? (zu fliegender Kurs), das der Beobachter in großen Lettern draufgemalt hat, unentwegt anstiert. Nur Geduld, die anderen wollen auch bedient werden! Nun hämmere ich meine Peilzeichen in den Äther. Es wird auch die höchste Zeit, daß man uns heranlotst. Ich warte, warte, warte! Endlich kommt das Peilergebnis: . . Grad. Also sind wir erheblich vorbeigestoßen. Na, wenn schon. Schließlich kann man ja von einem Gewitter nicht verlangen, daß es uns direkt in die eigene Halle schickt. Auf dem neu abgesetzten Kurs grüßte uns bald die für kurze Zeit angestellte Flugplatzbefeuerung. Nun ist es geschafft. Nein, nicht ganz. Denn jetzt kommt ja erst noch die schwierige Landung, die zum erstenmal unter Kriegsverhältnissen gemacht werden soll. Aber wie auf dem ganzen Flug bewährt sich der Flugzeugführer auch hier, fein hat er sie gemacht. Der Motorenlärm verstummt, und wir vier sehen uns wortlos lachend an. Am liebsten möchte ich mich bei meinen Kameraden entschuldigen, weil ich sie anfangs für „Häschen" gehalten habe. Daß sie es nicht sind, haben sie ja bewiesen. Wir schütteln uns kräftig die Hände, und uns beseelt der Gedanke, daß wir auf Gedeih und Verderb zusammengehören. Komme, was da wolle.

# Wir jagen den Tommy



*Deutscher Jagdflieger*




Mit dem Einmarsch in die Tschechoslowakei verlegte meine Gruppe auf einen Flugplatz im Protektorat. Als nun Ende August 1939 die Behandlung der Volksdeutschen in Polen untragbar wurde, der polnische Staat gegen Deutschland mobil machte und das polnische Heer sich zu Grenzverletzungen hinreißen ließ, war es klar, daß dies für das Deutsche Reich ein untragbarer Zustand war und so oder so Klarheit geschaffen werden mußte. Man kann sich vorstellen, wie wir darauf brannten, endlich einmal zeigen zu können, was man in jahrelanger Friedensarbeit gelernt hatte, und wie ich als Ostmärker mich freute, für Großdeutschland eintreten und kämpfen zu können in der Stunde, da es galt, sich zum ewigen Deutschland zu bekennen. Als England und Frankreich am 3. September Deutschland den Krieg erklärten, traf uns das Los, an die Nordseeküste zu verlegen. So warteten wir am Nordseestrand auf die Tommies, während die Kameraden im Osten ganze Arbeit leisteten. Bereits am dritten Tage war die polnische Luftwaffe zerschlagen, den Luftraum über Polen beherrschte unsere Luftwaffe. Mit Stolz, aber auch mit etwas Neid verfolgten wir das Vorrücken unserer Kameraden an Hand einer Karte von Polen, die sich auf dem Staffelgefechtsstand befand. Täglich wurden die neu angegriffenen Ziele eingezeichnet, die vorderste Linie der Infanterie vermerkt. Das rasche Vorgehen war auch für uns



*Der Flugzeugführer klettert in seinen Jagdeinsitzer Messerschmitt Me 109*

überraschend, und unser unbefriedigter Tatendrang machte sich in einer großen Unzufriedenheit gegenüber dem Tommy geltend, hatten wir doch die ersten drei Tage nicht das geringste von der englischen Luftwaffe gemerkt, kein Tommy war auf Besuch gekommen.

Da! Am 4. 9., meine Staffel hatte an diesem Tage erste Bereitschaft, kommt 17.56 Uhr auf dem Gefechtsstand der Anruf „Alarm!" Alles stürzte sich in die Flugzeuge, die Nervenanspannung war auf das äußerste gestiegen, sollte man heute endlich das Glück haben, Tommies zu sehen und zum Kampf stellen zu können? Um 17.59 Uhr war die ganze Staffel bereits in der Luft. Durch Funkspruch wird uns vom Gruppengefechtsstand durchgegeben, daß Engländer sich in der Außenjade befinden und im Anflug auf Wilhelmshaven sind. Schnell werden die Waffen durchgeladen, jeder ist kampfbereit. Das Wetter ist denkbar schlecht, Wolkenhöhe 100 bis 200 m. Teilweise sinken die Wolken sogar bis 50 m ab. Sicht ein Kilometer. Ich fliege mit meinem Schwarm mit über 500 km Stundengeschwindigkeit, Kurs Außenjade, fliege den ganzen Jadebusen ab, nichts ist zu sehen. Da, im Dunst eine Maschine, nun Vollgas und drauflos. Wie groß ist die Enttäuschung, als ich auf 300 m herankam und das Flugzeug



*Die schnittige Form der Me 109 wird durch den Blick von oben besonders deutlich*

*Wacht an Deutschlands Küsten. Messerschmitt-Jäger greifen an*

als eigene Transportmaschine erkenne. Ich will es aber noch immer nicht glauben, fliege seitlich an die Maschine heran, verringere die Fahrtgeschwindigkeit, um nicht allzu rasch daran vorbeizufliegen, und sehe das deutsche Hoheitszeichen. Durch die Verfolgung dieses Flugzeuges war ich nun auf Festland westlich des Jadebusens gekommen. Nun ganz rasch wieder zurück in den Jadebusen, da kommt von der Bodenstelle der Befehl: „Zurück zum Platz und landen!" Ich kann es nicht glauben, will es nicht glauben und glaubte, mich verhört zu haben. Bitte die Bodenstelle um Wiederholung des Befehls und ich bekomme denselben Befehl wieder. Traurigen Herzens führe ich meinen Schwarm zum Platz zurück. Ich befinde mich gerade in der Mitte der Außenjade und sehe ein Flugzeug in 100 m Höhe mir entgegenkommen. Als ich auf 500 m herankam — ein freudiger Aufschrei — ein Tommy, nun aber drauflos. Ich fliege gerade auf gleicher Höhe ungefähr 300 m seitlich vom Tommy, den ich als Vickers Wellington erkenne, und will nun auf ihn einkurven, da sehe ich 400 m hinter dem Bomber etwas überhöht einen Schwarm Jäger angreifen, gleichzeitig bemerke ich ungefähr 800 m seitlich hinten einen zweiten Tommy, der von niemandem verfolgt wird. Ich fliege sofort auf diesen los und komme bis auf 500 m an den Bomber heran, da geschieht etwas, woran ich nicht im geringsten gedacht hatte — der Tommy hatte mich anscheinend gesehen und hielt es für das Vernünftigste, dem sicheren Verderben zu entgehen, indem er in die Wolken zog. Damit war ich am Ende meiner Kunst angelangt.
Ich wartete noch fünf Minuten unter den Wolken, aber der Tommy ließ sich nicht mehr sehen. Ich hatte eine unheimliche Wut, und zwar berechtigt, denn als Jagdflieger den Feind zu sehen und nicht zum Schuß zu kommen, ist das schlimmste, was diesem passieren kann. Mein Ärger legte sich etwas, als ich gelandet war und erfuhr, daß der erste Schwarm mehr Glück hatte und Tommies abgeschossen hatte.
Damit hatte für mich der 3. September den denkbar schlechtesten Ausgang genommen. Die Tommies, die über die Hälfte der Maschinen verloren hatten, wagten es vorerst nicht mehr, die deutsche Küste anzufliegen. Außer müden Aufklärern wagte sich nichts mehr zu uns. Zwei Aufklärer wurden von meinen Kameraden gesehen und abgeschossen. September, Oktober, November vergingen, ohne daß etwas Nennenswertes geschah. Wir begannen bereits die Existenz der englischen Luftwaffe anzuzweifeln. Da kam der Monat Dezember und damit ging unser größter Wunsch — endlich einmal bei einem größeren Luftangriff dabei zu sein — in Erfüllung.
Am 14. 12. versuchten 20 Tommies die deutsche Küste anzugreifen. Diesen Versuch bezahlten 12 Tommies mit dem Absturz. Meiner Staffel war auch dieses Mal das Jagdglück nicht hold, weil wir als Reserve eingesetzt waren. Die einge-

setzten Staffeln reichten aber voll aus, um dem Tommy eine vernichtende Niederlage zu bereiten. Wieder war eine Gelegenheit, endlich einmal auf die Knöpfe drücken zu können, an uns vorübergegangen, und jede Hoffnung, endlich einmal das Glück zu haben, rückte wieder in die Ferne.

Aber die Engländer, die bis jetzt, ohne die deutsche Küste zu erreichen, teils abgeschossen, teils in die Flucht getrieben wurden, wollten nun doch einmal eine Bombe auf deutsches Land werfen, und daher kam es wohl zum denkwürdigen 18. Dezember, zum größten Luftkampf seit Kriegsbeginn, in der die deutsche Luftwaffe auch für Zweifler den Beweis erbrachte, daß sie der englischen hoch überlegen ist und daß die deutsche Küste von den Jägern und der Flak so geschützt wird, daß jeder Versuch, die deutsche Küste oder Städte und Dörfer zu bombardieren, ein Versuch bleibt, da der angreifende Gegner durch Abschuß vernichtet wird.

Der 18. Dezember war ein wunderbarer Tag, keine Wolke am Himmel, weite Sicht. Man konnte aus 3000 bis 4000 m über die holländische Grenze hinaus sehen. Jeder Jagdflieger sagte sich im stillen — wenn die Tommies heute kommen, dann wird dafür gesorgt, daß kaum einer mehr England wiedersieht, denn nichts war da, wodurch sich der Gegner dem Angriff hätte entziehen können. Ein ganz schlauer Kamerad meinte sogar das Gefühl zu haben, daß „sie heute kommen" — allgemeines Gelächter. „Bei diesem Wetter, du bist ein Optimist!" „Dieses Wetter und die Schlappe vom 14. Dezember — ganz unmöglich!" So gingen die Reden hin und her.

Die Staffel hatte an diesem Tage erste Bereitschaft und damit den Vorzug, falls der Gegner erscheinen sollten, als erste gegen diesen zu starten. Vormittags machten wir über See einen Staffelflug. Jeder freute sich über den herrlichen Sonnenschein und über die gute Sicht. Kein Anzeichen spricht dafür, daß heute die Tommies uns einen Besuch abstatten würden.

*Eine Phase des Kampfes in der Deutschen Bucht vom 18. Dezember 1939. Deutsche Jäger haben die im engen Verband fliegenden Vickers „Wellington“-Kampfflugzeuge angegriffen und bereits mehrere Maschinen zum Absturz gebracht. Aber der Kampf geht weiter*

*Zeichnung von R. Heß*



*Der Kommodore des siegreichen Jagdgeschwaders, Oberst Schumacher, am Steuer seines Jagdflugzeuges, mit dem er an der Luftschlacht teilnahm*



Kampf Jäger gegen Jäger. Eine „Spitfire" wird von einer deutschen Me 109 abgeschossen

Zeichnung von R. Heß

Da, kurz nach 12.00 Uhr wird es auf einmal auf dem Geschwadergefechtsstand lebendig. Der Nachrichtendienst meldet Engländer im Anflug an die deutsche Küste. Um 13.45 Uhr startet die Staffel auf Grund dieser Meldungen zum Überwachungsflug zwischen Helgoland und Wangerooge, um dort die Engländer abzufangen und ihnen den Anflug an die Küste zu versperren. Ich flog als zweiter Schwarmführer, und noch immer zweifelte ich an der Richtigkeit der eingetroffenen Meldungen. Da, kurz vor Helgoland eine Meldung, die jedes Jägerherz in freudigen Aufruhr bringt, „Engländer im Anflug auf Wilhelmshaven!"

Die Staffel macht auf der Stelle kehrt, wir fliegen nach Wangerooge zurück, denn hier müssen die Tommies vorbei, wenn sie nach Wilhelmshaven fliegen wollen. Von weitem schon kann man die Sprengwolken der Flak sehen, die Flak legt ein Sperrfeuer vor die Tommies, das undurchdringlich ist. Jedes Hineinfliegen in diesen feuerspeienden Ring wäre Selbstmord gewesen. Die Tommies fliegen angesichts dieses Sperrfeuers nicht einmal in die Innenjade, sondern machen nordöstlich Wangerooge kehrt. Jetzt sind aber auch wir schon zur Stelle. Ich sehe noch, wie der erste Schwarm in Richtung des nördlichen Flakfeuers einkurvt, und da wir gegen die Sonne fliegen, verliere ich für einen Augenblick den Schwarm aus den Augen, ich kurve mit meinem Schwarm ebenfalls ein — ein freudiger Aufschrei — ein Bild, wie es sich ein Jagdfliegerherz schöner nicht wünschen kann. Noch in der Kurve sehe ich links unter mir in 3500 m Höhe 18 Engländer in „Reichsparteitagsformation" Kurs England fliegen.

Durchgeladen hatten wir bereits, als wir die Meldung vom Anflug der Engländer bekamen, nur noch schnell das Angriffszeichen gegeben und „Ran wie Blücher!"

Die Tommies hatten uns bereits in der Kurve gesehen, und die Heckschützen des rückwärtigen Verbandes begannen auf uns zu schießen, ohne aber einen Erfolg zu erzielen, gleichzeitig warfen sie ihre Bomben ins Meer, um so leichter zu werden und dadurch ihr Heil in der Flucht leichter finden zu können.

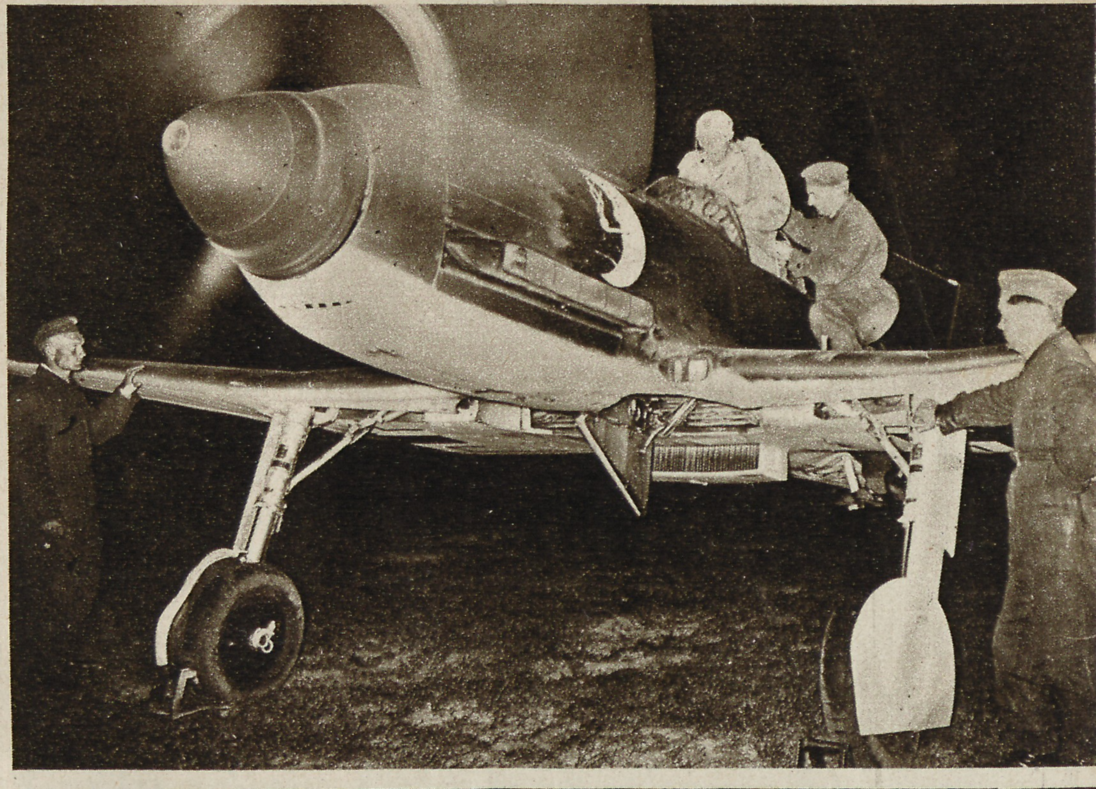
Aber gegen unsere Messerschmitt half kein Bombenabwerfen und auch kein Manöver, der Verband war dem Verderb preisgegeben. Ich griff die äußere rechte Maschine an, kam bis auf ungefähr 30 m heran, und nun auf alle Knöpfe gedrückt und welch eine Überraschung: der Tommy zeichnet sofort und fällt ins Meer. Ich bin etwas enttäuscht, da ich mir den Abschuß ganz anders vorgestellt hatte. Ich sehe auf meine Borduhr und stelle fest, daß ich um 14.20 Uhr den ersten Bomber ins Meer befördert habe. Nun aber keine überflüssigen Träumereien, sofort den nächsten angegriffen, denn von diesen 18 Tommies darf

keiner nach Hause kommen. Und schon sitze ich wieder in Schußposition hinter einem Tommy — schieße, sehe keinen Erfolg und will zum zweiten Angriff übergehen, da hat bereits ein Kamerad einen Angriff auf ihn gemacht, und auch dieser Tommy fällt ins Meer. Und nun geht es Schlag auf Schlag — man hat für das herrliche Wetter, für das blaue Meer keinen Blick und keinen Sinn mehr. Man sieht nur noch — Tommies. Angriff auf Angriff wird geflogen — man muß Angriffe frühzeitig abbrechen, da man in der Hitze des Gefechtes in schlechte Schußposition kommt oder dem Gegner eine Blöße geboten hätte. Die Tommies werden immer weniger, wo man hinsieht, fallen oder schwimmen Tommies im Meer. Man sieht nicht mehr darauf, ob man Erfolg hat, man sieht nur beim zweiten oder dritten Angriff, daß wieder ein Tommy weniger vorhanden ist — wer ihn abgeschossen hat, ist ja gleichgültig — Hauptsache, daß er herunterfällt.
Nun befinde ich mich bereits 200 km auf freier See, und was ist noch zu sehen? Von den 18 Tommies sind noch zwei übriggeblieben und außer mir sehe ich noch eine Me 109. Meine Kameraden hatten ihre Munition bereits verschossen und waren so gezwungen, zum Heimathafen zurückzukehren. Nun habe ich Zeit — der eine wird von meinem Kameraden — Oberleutnant S., wie sich später herausstellte — angegriffen. Ich nehme mir den zweiten aufs Korn.
Ich denke an meine Schulzeit bei der Jagdfliegerschule und nehme mir vor, richtige Angriffe, wie wir sie an der Jagdfliegerschule gelernt hatten und so oft mit mehr oder weniger Erfolg geübt hatten, zu machen. Beim ersten Angriff eröffne ich aus 50 m Entfernung das Feuer — muß den Angriff abbrechen, da ich bereits verdächtig nahe an den Bomber herangekommen bin — und sehe keinen Erfolg. Also schnell in Angriffsstellung zum zweiten Anflug — der Heckschütze schießt nicht mehr — entweder hat er keine Munition mehr, oder er ist getroffen. Ich fliege daher meinen zweiten Angriff und eröffne das Feuer auf nächste Entfernung. Und wiederum sehe ich beim Abgang keinen Erfolg. Mich packt die Wut, kann es nicht glauben, daß ich so schlecht schieße und denke daran, daß mir im nächsten Augenblick die Munition ausgehen könnte und ich, ohne diesen Bomber ins Meer stürzen zu sehen, wohl oder übel nach Hause fliegen müßte. Aber jetzt, beim dritten Anflug, muß er fallen. Ich fliege auf den Tommy zu — bin ganz erstaunt — an der rechten Fläche am Motor sehe ich zwei gelbe Punkte — ich kann mir dafür keine Erklärung abgeben, da ich ganz bestimmt wußte, daß der Wellington an dieser Stelle keine Waffen eingebaut hatte — und es sieht doch wie das Mündungsfeuer einer Kanone aus. Wie ich näher an den Bomber herankomme, stelle ich mit Freuden fest, daß dies zwei kleine Brandherde sind — nun läuft die Uhr richtig — ich ziele genau auf diese

# Nachtjäger He 113



*Der Feindflug bei Nacht stellt an unsere Jäger die höchsten Anforderungen. Mit einem Satz ist der Jagdflieger in seinem Führersitz*



*Der Motor ist angelassen, die Luftschraube dröhnt. Im nächsten Augenblick werden die Bremsklötze weggezogen*



*Start! Es geht in die Nacht — dem Feind entgegen*



Stelle und schieße. Da löst sich die rechte Fläche vom Rumpf, und aus 1500 m Höhe trudelt der Tommy ins Meer. Ich fliege noch an ihn heran, um zu sehen, ob die Besatzung abspringt, aber keiner verläßt die Maschine. Unterdessen hatte auch mein Kamerad nicht geruht und fast gleichzeitig mit meinem fiel sein Gegner ins Meer. Somit war der Verband hundertprozentig vernichtet. Wir bestätigten uns gegenseitig durch Funkspruch den erzielten Abschuß und flogen voll Freude dicht nebeneinander nach Hause. Auf dem Rückflug sehen wir überall Ölflecken auf dem Meer, das Zeichen, daß hier ein Tommy ins Wasser fiel. Über dem Platz wird noch schnell gewackelt — das Zeichen, daß wir Erfolg hatten, dann ganz schnell zur Landung angesetzt, denn der Benzinvorrat geht ganz verdächtig zur Neige. Der ganze Horst ist in Aufregung, die Freude des Bodenpersonals ist unbeschreiblich, man wird auf die Schultern genommen und mit Hurra zum Gefechtsstand der Staffel gebracht. So wie diese 18 Tommies vernichtet wurden, so ähnlich erging es den Verbänden, die über Helgoland oder über Borkum die deutsche Küste erreichen wollten. Beinahe jeder konnte einen Abschuß verzeichnen und jeder hoffte, daß recht bald wieder viele Tommies zu uns kommen. Daß sie nicht wieder nach Hause fliegen, dafür werden wir Jäger an der Nordseeküste sorgen!

*In steiler Kurve liegend beweist ein Heinkel-Jäger seine Wendigkeit*

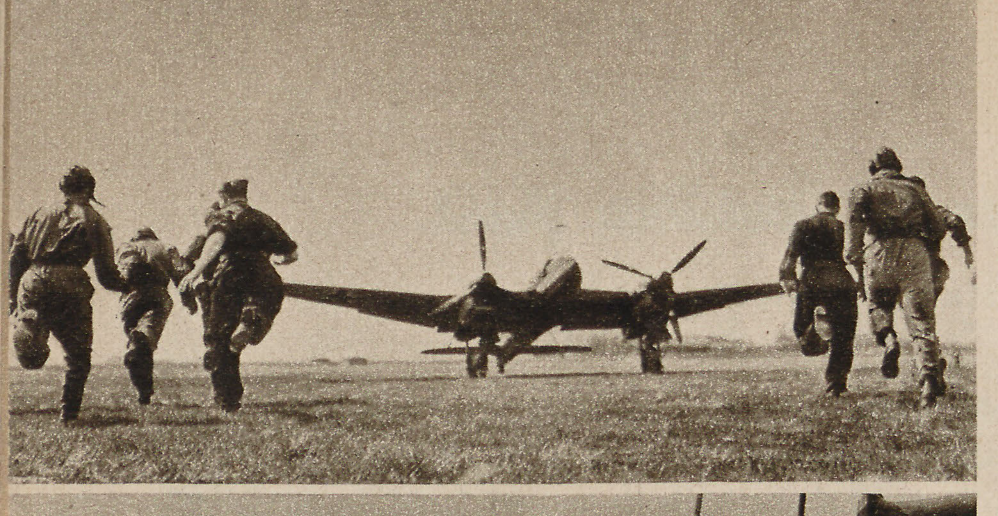
# Zerstörer über der Deutschen Bucht

## Von Hauptmann Falck

Nach Beendigung des Polenfeldzuges gab es ein paar Tage Urlaub. Aber so recht froh wurden wir unseres Urlaubes und unserer Ruhe nicht. War auch der Polenfeldzug beendet und war er auch für uns erlebnis- und erfolgreich — der eigentliche Kampf, der Kampf gegen England, beginnt erst!! Voll innerer Unruhe verfolgten wir die Zeitungs- und Rundfunkberichte, die von Luftkämpfen und Abschüssen an der Westfront, an der Nordsee melden. Und wir nicht dabei!!! Dieser Gedanke läßt uns nicht los, und wir brennen darauf, nach dem Westen zu kommen oder noch besser an die Nordsee!

„Die Gruppe verlegt morgen nach X.", teilt uns eines Tages der Kommandeur mit. Ein sichtbares Aufatmen ist in allen Gesichtern zu sehen. Endlich aus dem Nichtstun, zu dem wir plötzlich verurteilt zu sein schienen, erlöst! Es geht wieder los! Wohl selten wurden die Sachen in einer gleichen affenartigen Geschwindigkeit zusammengepackt wie heute! Ein Leben ist plötzlich in der Staffel wie in einem Ameisenhaufen!! „Junge, der Tommy wird sich wundern, wenn wir erst kommen!" höre ich einen Gefreiten zu seinem Kameraden sagen, der gerade die letzten Wäschestücke in seinen Fliegersack verstaut. Aus der Nebenstube klingt das „Engeland-Lied", das mit mächtigem Stimmaufwand gesungen wird. Wenn wir zwar zunächst auch noch nicht nach England fliegen werden, so hoffen wir doch da oben an der Nordsee uns mit den Engländern messen zu können.

Viele von uns sehen jetzt zum erstenmal das Meer, und manchem mag es zuerst unheimlich anmuten, nur Wasser, nichts als Wasser unter sich und den großen weiten Himmel über sich zu haben. So fliegen wir über der See, und der Begriff der Unendlichkeit wird einem verständlich, das Wort Einsamkeit Erleben! Bald aber sind wir auch mit dieser Art des Fliegens vertraut, und die Freude und das Erlebnis des Fliegens als solches wird genießerisch ausgekostet, sei es, daß wir in niedrigster Höhe über die Wellen jagen, sei es, daß wir viele tausend Meter hoch uns an dem mannigfaltigen Naturschauspiel der formreichen Wolkenbildung ergötzen und beobachten, wie die untergehende Sonne in einem Meer von flüssigem Gold zu versinken scheint. Das heißt Fliegerleben: das einzigartige Erleben, wie es allein nur das Fliegen vermittelt, als kostbares Geschenk mit heißem Herzen in sich aufzunehmen, mit kaltem Verstand aber sich keinen spielerischen Träumen hinzugeben, sondern mit scharfem Auge die Sicherheit und Unantastbarkeit unseres deutschen Vaterlandes vor jedem frechen Übergriff unserer Feinde zu schützen.



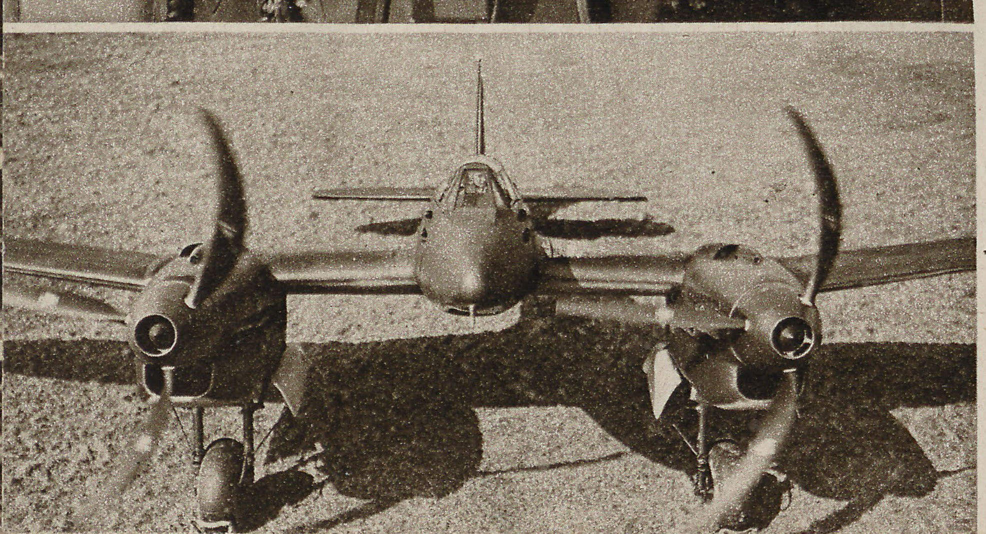
*Meldung: „Feindliche Kampfflieger im Anflug auf die Deutsche Bucht." Die Mannschaften der Zerstörerflugzeuge eilen an ihre Plätze*



*Die Besatzung hat Platz genommen. Der Flugzeugführer wartet auf das Signal zum Start*



*Neben dem Führersitz sind die MGs zu beiden Seiten angebracht. Die Haube aus splitterfreiem Glas gestattet dem Jagdflieger einen ungehinderten Blick nach allen Seiten*



*Der Zerstörer FW 187 von vorn gesehen — ein furchtbarer Gegner für jedes englische Flugzeug, das seinen Weg kreuzt*



*Mit seiner außerordentlich großen Schnelligkeit und Wendigkeit verbindet der Zerstörer eine Kampfkraft, die fast unwiderstehlich ist*

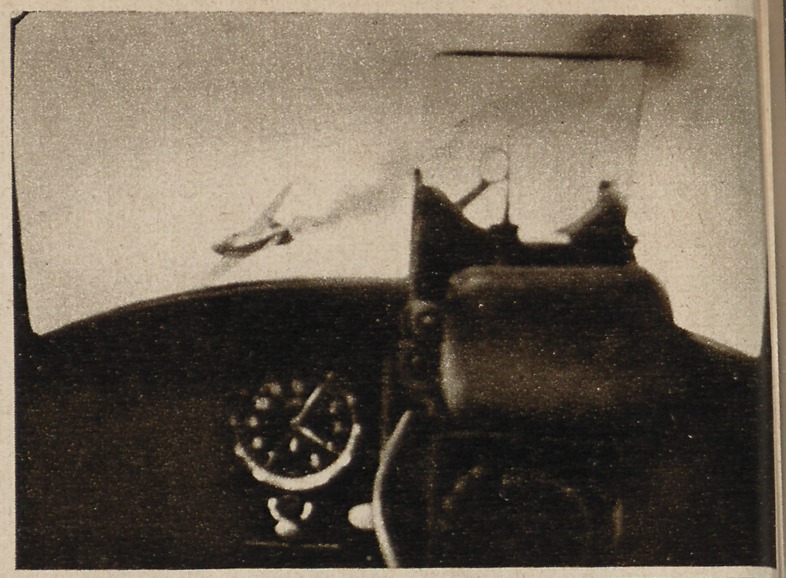
Es ist der 18. Dezember nachmittags. Seit kurzem befinde ich mich mit meiner Staffel weit draußen auf See — weit und breit nur Wasser. Die Vorpostenboote haben wir schon lange hinter uns gelassen. Über uns spannt sich im klaren Blau eines kalten Wintertages das blaue Himmelszelt. Ob heute der Tommy kommt? Eigentlich habe ich wenig Hoffnung. Aber schließlich, warum sollte es nicht doch so sein?! Wie ich noch so überlege, ob Aussichten bestehen oder nicht, da klopft mir plötzlich mein Bordfunker auf die Schulter. Er hält mir einen Schrieb vor die Nase: „Feindliche Kampfflieger in 4000 m Höhe im Anflug von NW auf den Jadebusen." Ich traue meinen Augen nicht! Stimmt es oder ist es nur die träumerische Fortsetzung meiner Gedanken, die mich zum Spott mit der Verwirklichung meines Wunsches verhöhnen will?! Aber nein, es ist tatsächliche — in diesem Falle nicht rauhe, sondern ersehnte Wirklichkeit. Und wir? Ach du lieber Himmel! In ganz niedriger Höhe, weit weg von dort, wo vielleicht schon der Kampf heftig tobt. Werden wir sie noch fassen? Kommen wir noch zurecht? Werden wir sie finden? Werden die Jäger uns noch etwas übrig lassen? Das sind die Gedanken, die mich durchjagen, wie ich mit Vollgas auf den neuen Kurs abdrehe, ständig dabei steigend. Wie der Sturmwind brausen wir über die See, nur von dem einen Gedanken beseelt, rechtzeitig hinzukommen. Im Südwesten steht die Sonne. Recht günstig! Ich ändere den Kurs noch etwas mehr südlich, um auf jeden Fall mit der Sonne den Gegner — wenn ich ihn noch erwische!! — anzufliegen. Am Horizont werden die dünnen Striche der friesischen Inseln sichtbar. Die Sicht ist ausgezeichnet.

Da vorne! Alte Bekannte: Flakwolken!! Noch ist nichts vom Feind zu sehen. Mit höchster Tourenzahl fliege ich auf die Sprengwolken der Flak zu. Dort muß der Feind sein! Die Motoren geben ihr Letztes her. Das ganze Flugzeug vibriert! Wie ein edles Pferd scheint es vor Kampfeslust zu fiebern! Doch wo sind die feindlichen Flugzeuge?? Krampfhaft suche ich den Himmel ab.
Was war das eben für ein Glitzern?? Richtig!! Da!! Winzig klein! Noch sind keine Einzelheiten zu erkennen! Im selben Augenblick ruft mir auch mein Bordfunker zu: „Da kommen sie, rechts vor uns!" Immer größer werden sie! Sie fliegen im spitzen Winkel auf mich zu, ich biege weiter nach rechts aus — mehr in die Sonne. Zwei Staffeln sind es! Sie fliegen im Winkel, die zweite schräg rechts dahinter, etwas höher. Wie ein spielender Mückenschwarm stoßen die Jagdeinsitzer auf sie herab. — — Daß es aber kein Spiel, sondern blutiger Ernst ist, zeigt mir die schwarze Rauchfahne, mit der gerade eine wackere Messerschmitt einen der Engländer in die Tiefe schickt. Wir sind fast 4000 m hoch, zwischen Wangerooge und Helgoland. Jetzt sehe ich die Einzelheiten. Es sind Vickers Wellington, eines der modernsten englischen Kampfflugzeuge, zweimotorig. Hinter dem hohen spitzen Leitwerk sehe ich deutlich die Glaskanzel mit dem Heckschützen. Die Kokarden auf den Rumpfseiten heben sich nicht wesentlich von dem braun-grünen Tarnanstrich ab.
Jetzt sind sie fast neben uns, 400 m tiefer, etwas links. Kurzes Angriffszeichen, Maschinengewehre und Kanonen entsichert und drauf!! Ich nehme mir das letzte Flugzeug der zweiten Staffel vor. Die Staffel fliegt in enggeschlossener Ordnung, schnurgerade. Ich komme von links oben, direkt aus der Sonne. Ruhig sehe ich durchs Visier — noch nicht — nein — noch immer nicht — erst sauber zielen — so — gut vorhalten — und — — — jetzt!!! In rasender Geschwindigkeit jagen die Geschosse durch die Läufe. Pulvergeruch erfüllt die Kabine und erfreut das Zerstörerherz. Die Garbe liegt gut — aber der Bursche fällt ja nicht!! Ich schieße, schieße, schieße — — er zeichnet nicht — ich bin ganz dicht — ich muß abfangen — mit beiden Händen reiße ich das Flugzeug wieder hoch — wieder in die Sonne — hinter mir rattert das Maschinengewehr des Bordfunkers. Feldwebel Walz schießt ihm im Abfangen noch das Leder voll. Verflixt nochmal, der Bursche ist noch nicht gefallen! Er brennt auch nicht, fliegt seelenruhig weiter! Also nochmal! — Er muß runter! Inzwischen habe ich einige hundert Meter wieder Überhöhung gewonnen, wieder setze ich zum Angriff an. Warte, Bursche, dieses Mal bist du aber fällig!! Wieder nehme ich den gleichen ins Visier, schieße, was das Zeug hält — keinerlei Wirkung ist bei ihm zu beobachten — ist denn der Kerl verhext?! Ich nähere mich ihm immer mehr — er muß doch fallen, ich sehe doch, wie meine Garbe in der Maschine liegt! Verdammt nochmal — ich muß das Flugzeug wieder hochreißen, mein

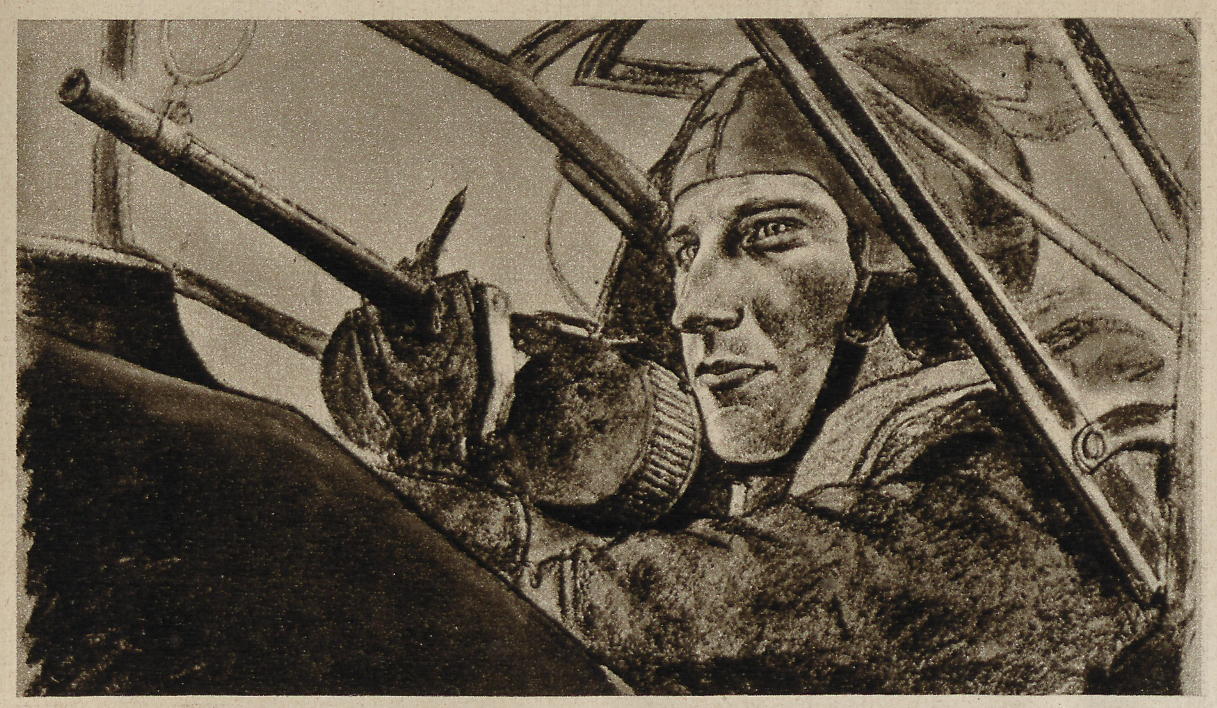


*Männer unserer Luftwaffe*
***Angehörige erfolgreicher Jagd- und Zerstörerstaffeln***
*Zeichnungen von Wolf Willrich*

*Aufnahmen vom Abschuß eines englischen Jägers. Der Führer des deutschen Messerschmitt-Zerstörers Me 110 hatte den Briten unter Feuer genommen, und schon die ersten Garben saßen. Das Flugzeug zeigte sofort eine schwarze Rauchfahne, dann stürzte es in hellen Flammen ab*



*Unten: So sieht der Heckschütze seinen Flugzeugführer im Messerschmitt-Zerstörer, wenn er sich umdreht. Der Heckschütze sitzt nämlich mit der Blickrichtung nach hinten. Tief unter der Besatzung zieht die englische Küste vorbei*



*Zeichnung von Wolf Willrich*

***Bordfunker am MG eines Zerstörers***

Bordfunker will gerade schießen, da — „Er brennt!!! Er fällt!!!" — schreit's im Telephon. Na endlich! Ich lege das Flugzeug mehr in die Kurve und richtig! Unter uns stürzt mit langer schwarzer Rauchfahne „unser" Wellington in die Tiefe! Abschuß!!

Auf welchen gehts nun? Wie ich mich umblicke, sehe ich aber auch schon einen zweiten Engländer mit rasender Geschwindigkeit abstürzen — Aufschlag — meterhohe Spritzer und ein riesiger Ölfleck auf der Wasserfläche und eine schwarze Rauchfahne am Himmel sind seine letzten Spuren. Die rote „H" war ihr Bezwinger, Unteroffizier Fresia hat seinen ersten Abschuß. Kaum habe ich das beobachtet, sehe ich aber auch schon aus der vorderen Staffel einen Wellington in steiler Linkskurve nach unten ausscheren und dicht hinter ihm eine Messerschmitt, einen Jagdeinsitzer. Er schießt — Flammen aus dem linken Motor, sie greifen über auf den Rumpf — eine Stichflamme — und nur noch Einzelteile flattern als Überreste auf das Wasser herab. Aber was sind das für eigenartige Einschläge? Notwurf!! Die Bomben, die die Engländer in Wilhelmshaven zu werfen gehofft hatten, werfen sie im Notwurf blind ins Meer, um dadurch schneller dem todbringenden Angriff der Jäger und Zerstörer zu entkommen. Aber vergebens!

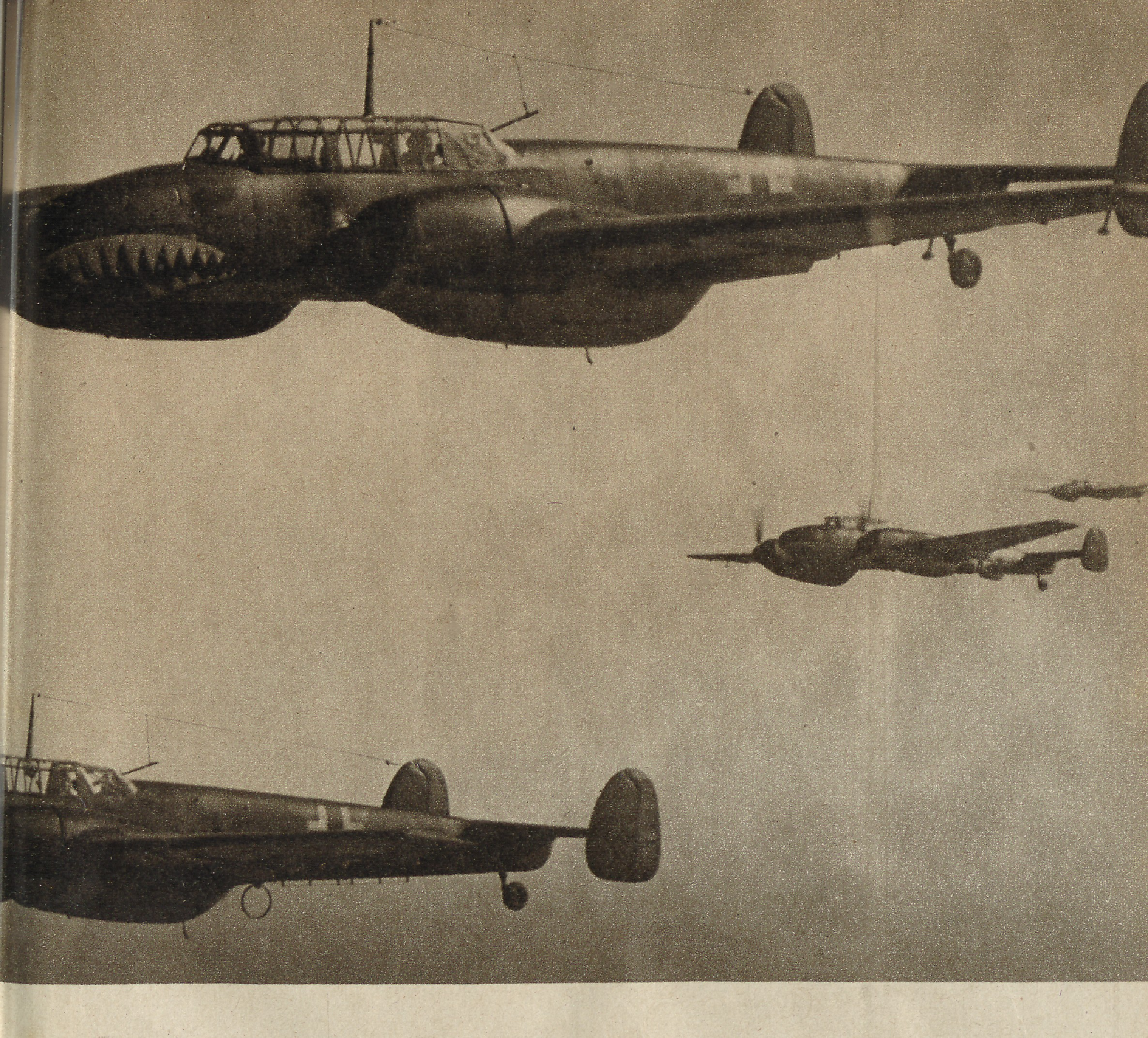
Hinter den zwei Staffeln, die von Minute zu Minute kleiner werden, fliegen noch drei einzelne Wellington mit mehreren hundert Metern Abstand in gleicher Höhe. Von ihnen greife ich mir den vordersten heraus. Wieder Angriff —

# Pausenloser Angriffsflug



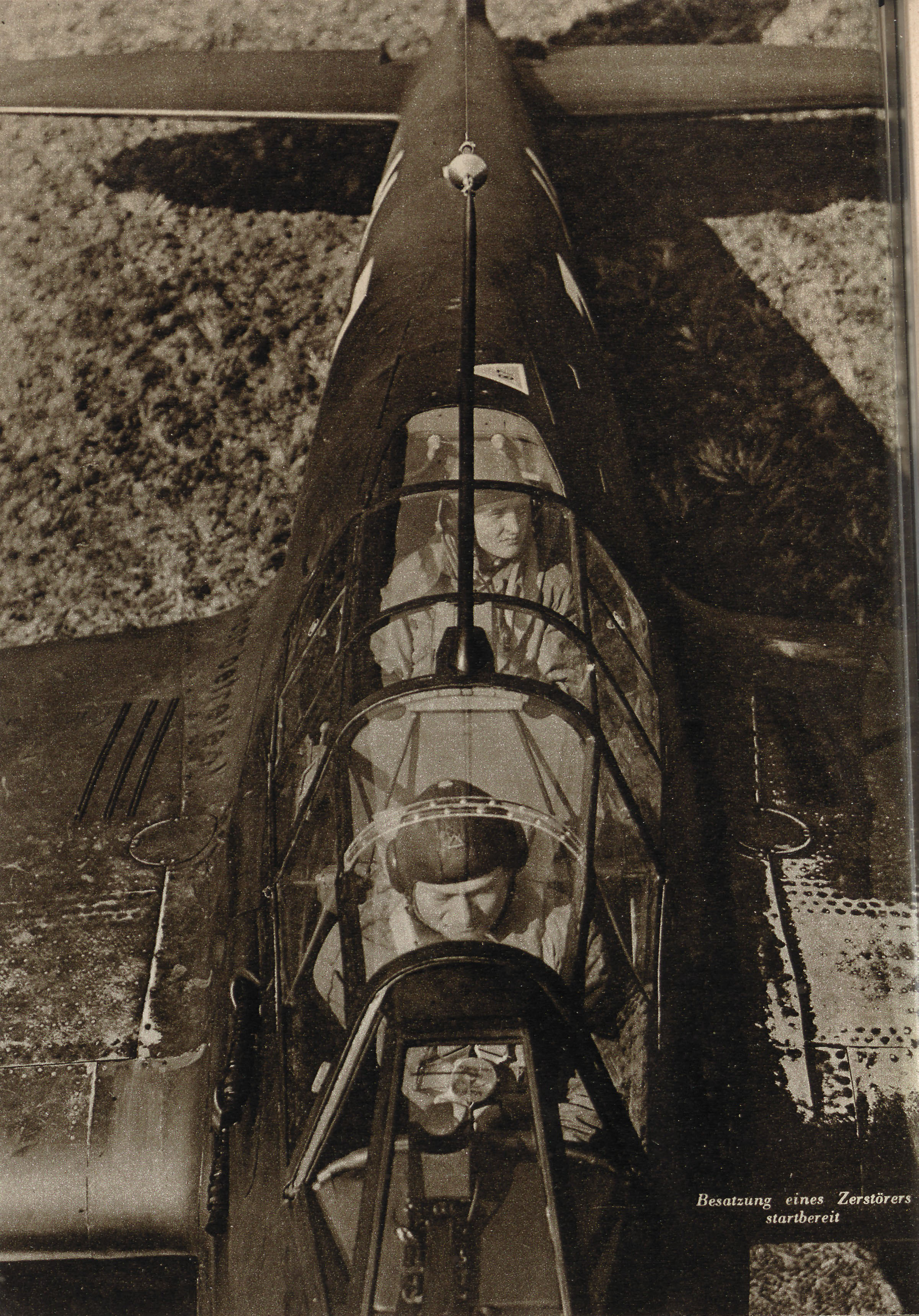
*Zerstörer Me 110 des Haifisch-Geschwaders im Anflug gegen England*

schießen!! Ganz deutlich sehe ich wieder meine Garbe gut liegen, aber — er fällt nicht! Allmählich komme ich in Rage! Man kann sich doch nicht mit jedem einzelnen so lange aufhalten! Verdammt nochmal! Na, warte, Bürschchen, jetzt mußt du fallen, ob du willst oder nicht! Wieder greife ich an, dieses Mal, um ihm Zeit zu lassen, sich rechtzeitig zu überlegen, herunterzufallen, eröffne ich schon aus größerer Entfernung das Feuer. Der Engländer drückt weg — ich hinterher und schieße, schieße — komme immer näher — immer näher. Du mußt fallen! Jetzt bin ich genau hinter ihm — ganz dicht — Punktfeuer auf die Glaskanzel — sie scheint plötzlich ganz schnell auf mich zuzufliegen! — Fällt er nicht? Da, weiße Rauchfäden plötzlich aus beiden Motoren — wenn ich die „Kiste" nicht wegreiße, ramme ich ihn! — Im selben Augenblick schüttelt es furchtbar, meine Kabine ist voll beißenden Qualms. Feldwebel Walz und ich husten um die Wette, die Scheibe vorn ist von Pulverschleim und Rauch völlig

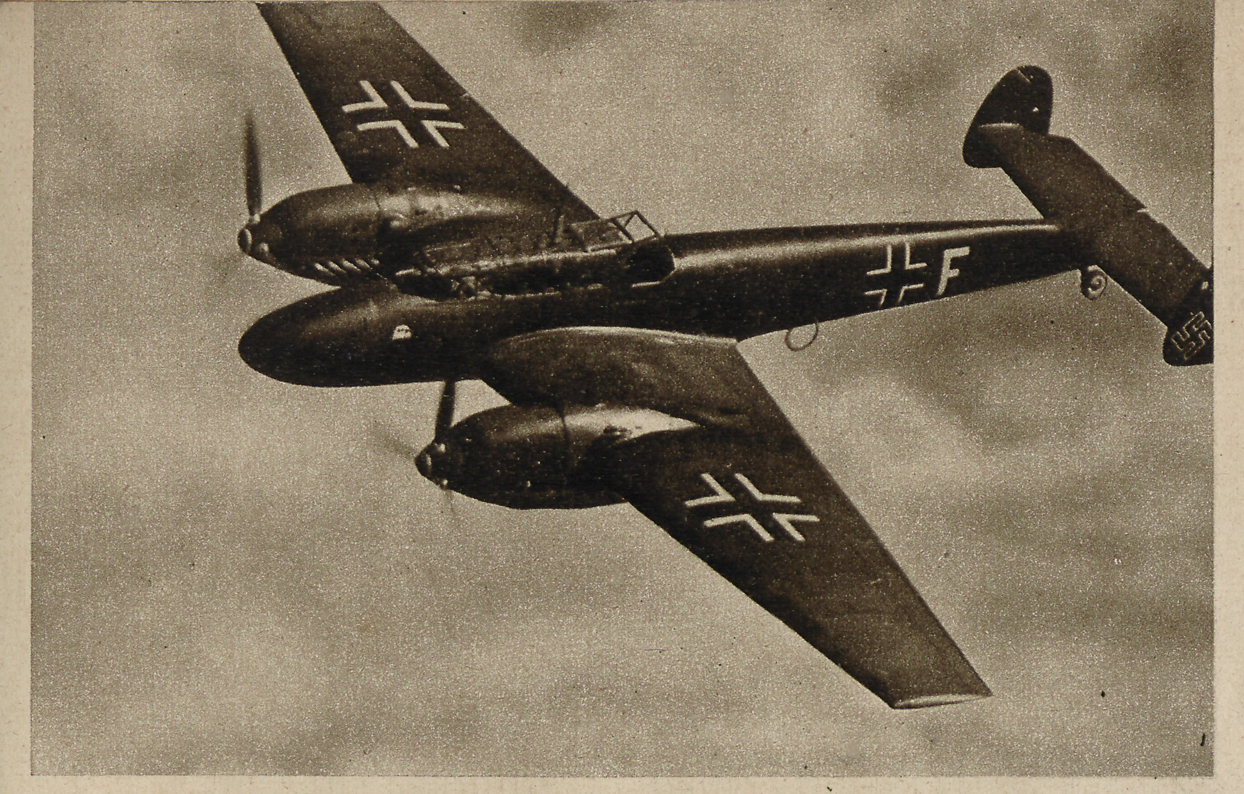


beschlagen, ich sehe nach vorn nichts mehr. Ich reiße die Fenster auf, mein linker Motor steht!! „Walz, ich glaube, uns haben sie den Frack vollgeschossen!" sage ich zu meinem Bordfunker. An einem der Propellerblätter des stehenden Motors sehe ich einen Treffer, sonst aber kann ich keine Beschädigungen erkennen. Der beißende Rauch mit dem Brandgeruch füllt weiter die Kabine. Wir sind 3000 m hoch, über 100 km von den Inseln entfernt auf See. Wenn nur der rechte Motor durchhält!

Wie ich mir den Schaden so überlege, taucht auch plötzlich neben mir die „H", Uffz. Fresia, mein getreuer Rottenkamerad, auf. Er begleitet uns und umkreist mich Flügellahmen wie eine ängstliche Glucke ihr Küklein. Zunächst geht es ganz gut. Es ärgert mich nur, daß wir etwas abbekommen haben und so einen großen Teil unverbrauchter Munition, die noch für einen Wellington gereicht hätte, nach Hause bringen. Ja, hoffentlich kommen wir auch hin! Der rechte Motor



*Besatzung eines Zerstörers startbereit*



*In seiner Kraft und Schnelligkeit erscheint der Messerschmitt-Zerstörer wie die Verkörperung des unbezwingbaren Kampfwillens unserer Luftwaffe*

wird immer heißer, läuft immer härter. Langsam fallen wir mit 1—2 m/sec. Vor uns liegt jetzt Spiekeroog. Meine alte treue „G" irgendwo an Land zu schmeißen, solange ein Motor noch läuft? Nein, bis zum nächsten Platz wird es schon noch reichen!! Aber jetzt schüttelt er auch schon ganz kräftig, die Kühlflüssigkeit kocht oben heraus, Öl quillt aus der Verkleidung, auch stinkt er schon recht unangenehm. Endlich liegt vor mir der Platz! Fahrgestell heraus, Landeklappen heraus. Mit zwei stehenden Motoren erreiche ich im Gleitflug den sicheren Boden. Das ist ja eine schöne Bescherung!! Beide Motoren über und über mit Öl beschmiert. Kraftstoff tropft aus den Leitungen! Wir zählen: 7 Treffer. Auch der rechte Motor hatte einen Treffer bekommen, er wußte aber, was er uns schuldig war, und machte noch pflichtgetreu so lange mit, bis wir glatt in den Flugplatz einschweben konnten! Ein Treffer hatte die Munition meiner Maschinengewehre durchschlagen und einige Patronen zur Entzündung gebracht. Daher also der beißende Qualm in der Kabine! Und nennt man das Ganze nicht Glück? Wenn ich bis jetzt vielleicht noch nicht ahnte, was unser Glückskäfer bedeutet, heute weiß ich es! Aber es sollte noch besser kommen.
Als Uffz. Fresia gesehen hatte, daß ich heil landete, flog er sofort zurück zum Heimatflugplatz, um dort das Geschehene zu melden. Und während ich noch meinen Schaden betrachte und die Flagge mit dem Marienkäfer lustig von meiner armen zerschossenen „G" weht, da kommen sie zurück, die kleineren Brüder, die Jäger, und einer nach dem andern fliegt in niedrigster Höhe über den Platz hinweg und wackelt mit den Flächen, zum Zeichen daß er einen oder gar mehrere Engländer abgeschossen hat. Unten stehen voll Erwartung und

Spannung ihre Warte, und jedes neuankommende Flugzeug, das wackelt — und sie tun es fast alle —, wird mit einem Freudengeheul empfangen. Mützen wirbeln durch die Luft, sie heben vor Freude die Besatzungen auf ihre Schultern und tragen sie im Galopp zu ihrem Staffelkapitän.
Es vergeht kaum eine Viertelstunde, da landet auch schon wieder die „H" hier auf dem Platz. Nachdem Uffz. Fresia Meldung erstattet hat, ließ er seinen Bordfunker aussteigen und holte mich nun als treuer Rottenkamerad sofort ab. Und welch ein Jubel empfängt mich auf unserem Heimatflugplatz! Die zwei anderen Rotten, die mit mir flogen, beobachteten, wie ein Schwarm von fünf Wellington sich seitwärts in die Büsche schlagen wollte und im Tiefflug zu entkommen versuchte. Die beiden Rotten erkannten aber diese Absicht, und nach wenigen Minuten zeigten fünf große Ölflecke auf der See nur noch die Stellen an, wo die Glückskäfer-Flieger sie abgeschossen hatten. Acht Abschüsse mit sechs Flugzeugen! Und kein Verlust! Nur Leutnant U. und sein tapferer Bordfunker D. wurden leicht verwundet, als sie den zweiten Wellington im Abschuß in die See jagten, und erreichten trotzdem glatt den Fliegerhorst.
Mit diesem Erfolge konnten wir befriedigt das Jahr abschließen. Das Ergebnis waren 20 Abschüsse, davon 12 in Polen, 8 bei Helgoland, ohne einen einzigen Verlust. Zufällig war für diesen Abend das Weihnachtsfest der Staffel angesetzt. Eine größere Weihnachtsfreude hätte uns nichts machen können als dieser Erfolg. Es war für unsere Staffel ein glückhaftes Jahr, und davon zeugten die zwanzig schwarzen Striche — jeder Abschuß ein Strich — auf der weißen Staffelflagge, von der der rote Glückskäfer mit den sieben schwarzen Punkten leuchtet. Bleibe uns weiter treu, alter Gesell, bringe uns fernerhin Erfolg und Sieg!! Du bist uns jetzt Glücks- und Siegeszeichen zugleich!
Und da sitzen nun die Männer — vor wenigen Stunden noch weit draußen auf See im Kampf auf Leben und Tod — jetzt friedlich vereint unter dem Glanze des Weihnachtsbaumes. Und trotz allen Kampfes, aller Härte schimmert hell aus ihren Augen die reine, echte, ja fast kindliche Freude am brennenden Lichterbaum, an die so erinnerungsvolle und uns immer wieder in ihren Bann ziehende Weihnachtszeit. Es ist eine rechte Soldatenweihnacht, unsere erste Kriegsweihnacht! Und unsere Gedanken ziehen weiter, sie richten sich auf das kommende Jahr. Mit einer Abschußzahl von 47, denen sich als guter Beginn des neuen Jahres am 2. Januar noch 3 dazugesellen sollten, verlassen wir dieses Jahr des Kampfes und des Sieges. Eins aber wissen wir, und wie ein heiliger Schwur klingt es durch die Weihnacht:
Wir Flieger bleiben Sieger! Wir fliegen und kämpfen für unseren Führer und unser heiß geliebtes deutsches Vaterland. Und wenn wir auch vergehen — — — uns erfüllt nur ein Glaube, ein Wille: Alles für Deutschland! Sein ist der Sieg!



*Auf der Suche nach dem Feind*

# In einer Minute gesunken!

Stukavolltreffer auf ein britisches Schlachtschiff

***Von Oberleutnant Möbus***
***Ritter des Eisernen Kreuzes***



*Oberleutnant Möbus*
*Zeichnung von Wolf Willrich*

„In Planquadrat X großer englischer Kampfverband auf ablaufendem Kurs nach Nordwest — günstige Angriffsposition." Endlich! Das war der ersehnte Funkspruch von unseren Kameraden der Seeaufklärungsstaffeln, die sich den aus Namsos flüchtenden Schiffseinheiten an die Fersen geheftet hatten. Es war der Morgen des 3. Mai.

Wie hatten wir auf diese Meldung gelauert! Wir wußten, daß unsere Aufklärer seit zwei Tagen mit dem Feind in ununterbrochener Fühlung waren. Aber wir mußten uns in Geduld fassen, um den günstigsten Augenblick zum Zuschlagen zu erwischen. Dieses Warten ist gewiß eine der schwersten Aufgaben, die der Krieg uns Fliegern gestellt hat.

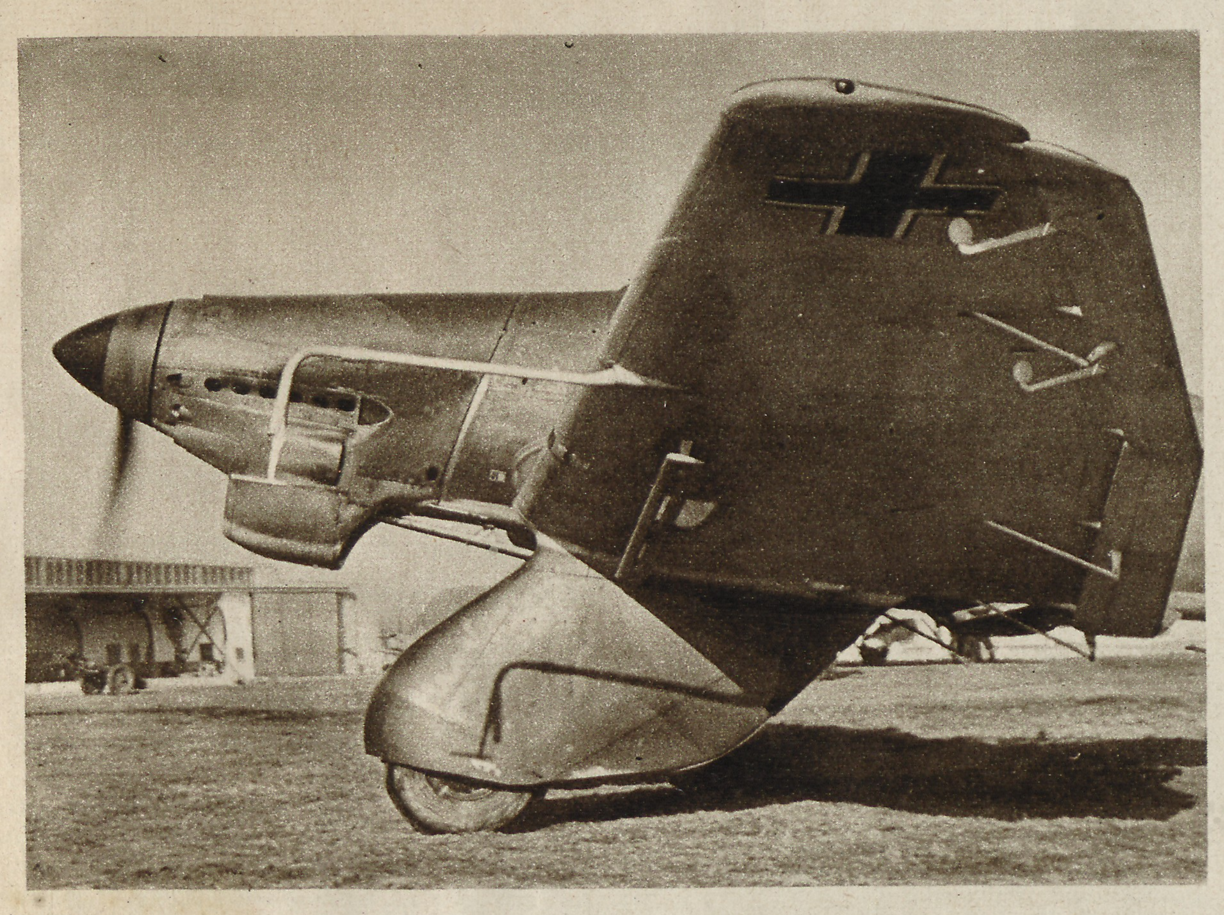
Würde der Gruppenkommandeur jetzt den Startbefehl geben?

Wir von unserer Stukagruppe hatten den Briten schon bei seinem Eintreffen in Namsos gehörig mit Bomben begrüßt. Wir hatten ihm bei der Ausschiffung einen heißen Empfang bereitet und die Hafenanlagen so gründlich „beharkt", daß der Aufenthalt in dieser norwegischen Küstenstadt wirklich keine Freude mehr sein konnte. Dann waren wir Einsatz auf Einsatz gegen die Tommies geflogen, die in das Innere des Landes einzudringen versuchten. Unsere Bomben hatten sie auseinandergejagt und schließlich wieder an die Küste zurückgetrieben. Von

dort wollten sie nun so schnell wie möglich nach Hause, nur fort aus diesem „ungastlichen Lande“, in dem die Fremden mit nichts anderem als Bomben und wiederum Bomben empfangen wurden. Es fehlte nur noch unser Abschiedsgruß. Und der sollte so ausfallen, daß die Söhne Albions die deutschen Sturzkampfflieger niemals vergessen würden.

Der Gruppenkommandeur hatte Startbereitschaft befohlen. Es ging also doch los! Ran an den Feind!

Die Männer vom Bodenpersonal hatten die ganze Nacht über alle Hände voll zu tun gehabt. Oben in Norwegen konnte natürlich nicht alles so am Schnürchen laufen wie bei uns zu Hause auf dem Fliegerhorst. Wir hatten uns auf dem primitivsten Flugplatz in aller Eile einrichten müssen, und es fehlte häufig an dem Allernotwendigsten. Aber die „Schwarzen Jungen“ entpuppten sich als wahre Teufelskerle. Immer wieder wußten sie einen Ausweg aus den technischen Nöten, die sich unter solchen Umständen zwangsläufig im Flugbetrieb einstellen müssen, zumal es für den lieblichen Monat Mai noch ganz anständig kalt war.



*Sturzkampfflugzeug Ju 87 rollt an den Start — ein Bild geballter Kraft*



*Sturzflug auf das feindliche Ziel*

*Drohend sind die Geschützrohre des englischen Schlachtschiffes auf den Gegner gerichtet. Aber eine einzige Stukabombe genügte, um ein solches Schiff auf den Meeresgrund zu befördern*

Was hatten unsere Kameraden vom Bodenpersonal, die Monteure, Tankwarte und Waffenwarte, in den letzten Tagen nicht alles geleistet! Wie viele von ihnen hatten in der ganzen Woche kaum zehn Stunden Schlaf bekommen. Wie das ein Mensch aushalten kann, war uns bis dahin ein Rätsel. Aber es ist geschafft worden, und dabei hat die gute Laune auch nicht einen Augenblick gelitten. Wir von den Flugzeugbesatzungen wissen, was wir den „Schwarzen Jungen" zu verdanken haben, und wir wissen auch, daß ihnen ein gut Teil der Erfolge zuzuschreiben ist, den die deutsche Luftwaffe in Norwegen erkämpft hat.

Wir waren auch an diesem Morgen früh aus den Federn. Die Männer der Bereitschaftstaffel waren um sieben Uhr gestartet. Mit meiner Kette rollte ich erst eine Stunde später über den felsigen Boden unseres Flugplatzes. Es war ein herrliches Wetter, fast ganz klar. Als wir in unseren Maschinen über die Berge brausten, hatten wir einen weiten Rundblick. Wir kletterten bis auf 4000 Meter. Das blieb unsere Anflughöhe. Hinter den Felskämmen tat sich nun das Meer auf. Es war fast spiegelglatt. Nur ein paar Wellen kräuselten in Ufernähe das Wasser. Das sah aus, als würde ein Stück Seidentuch leise bewegt. Weit und breit keine Spur von Schiffen. Von Zeit zu Zeit sah ich mich nach meinen „Kettenhunden" um. Von ihnen winkte man herüber. Ich winkte zurück.

Da — etwa 180 bis 200 km von der Küste entfernt, sichteten wir den englischen Kampfverband, den unsere Fühlunghalter in diesen aufgespürt hatten. Aber auch uns hatte man offensichtlich gleich entdeckt. Kein Kunststück bei dem klaren Himmel! Die Entfernung mochte wohl noch so 30 bis 40 km betragen.

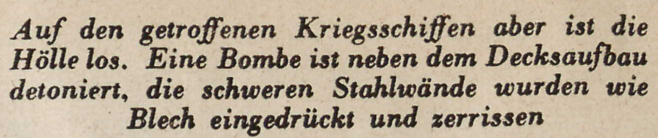
Eben war der Verband noch sauber in zwei Kiellinien gefahren. Nun begann ein regelloses Durcheinander. Wie ein Ameisenhaufen stoben die Schiffe da unten in allen Himmelsrichtungen auseinander, die Zerstörer, die Kreuzer und die Transporter. Rette sich, wer kann! Wirklich — das sah einem Ameisenhaufen ähnlich, in den ein Schuljunge mit einem Stock hineingefahren ist.

Wir betrachteten uns das Gewimmel in der Tiefe mit Seelenruhe. Die Flugzeuge meiner Kette sind dicht aufgeschlossen geblieben. Es war kettenweiser Angriff befohlen worden.

Jeder von uns sucht sich nun mit Kennermiene den besten Brocken aus, um den es sich auch wirklich lohnt.

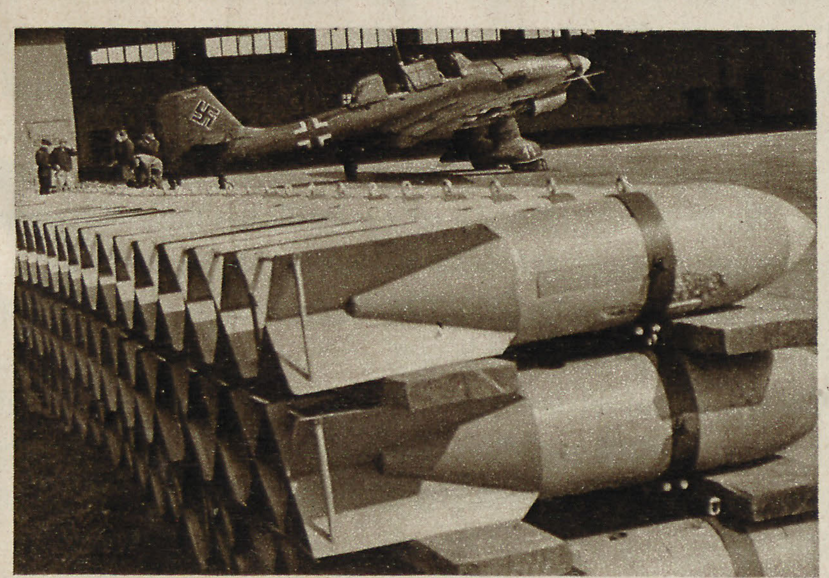
Inzwischen sind die da unten trotz der Aufgeregtheit auch nicht friedlich geblieben. Ein wildes Flakfeuer schwersten Kalibers hat eingesetzt. Niedlich sieht es aus, wie die kleinen Flakwölkchen an dem schönen blauen Himmel stehen. Allmählich aber wird uns die Schießerei zu bunt.

*Wildes Flakfeuer schwersten Kalibers hat eingesetzt. Dennoch gehen unsere Stukas zum Angriff über. Einer nach dem anderen beginnt abzukippen und saust wie ein Pfeil in die Tiefe — zielsicher auf das feindliche Schiff zu*



*Auf den getroffenen Kriegsschiffen aber ist die Hölle los. Eine Bombe ist neben dem Decksaufbau detoniert, die schweren Stahlwände wurden wie Blech eingedrückt und zerrissen*

*Zeichnungen von R. Heß*



*Stukabomben*
*in Reih' und Glied*

Wir gehen zum Angriff über. Unsere Kette hat sich jetzt glücklich über einem mächtigen „Pott“ konzentriert, der in voller Fahrt das Weite sucht. Das Flugzeug einer anderen Kette setzt gerade zum Sturz an. Während wir oben in der Höhe von 4000 m noch weiter kreisen und die Entwicklung da unten mit gespannter Aufmerksamkeit verfolgen, sehen wir unseren Stukakameraden wie einen Pfeil in die Tiefe sausen — zielsicher auf den „Pott“ zu.

Wie langsam die Sekunden dahinschleichen, wenn man mit allen Fasern seiner Nerven auf ein Ergebnis wartet! Noch immer stürzt der Stuka.

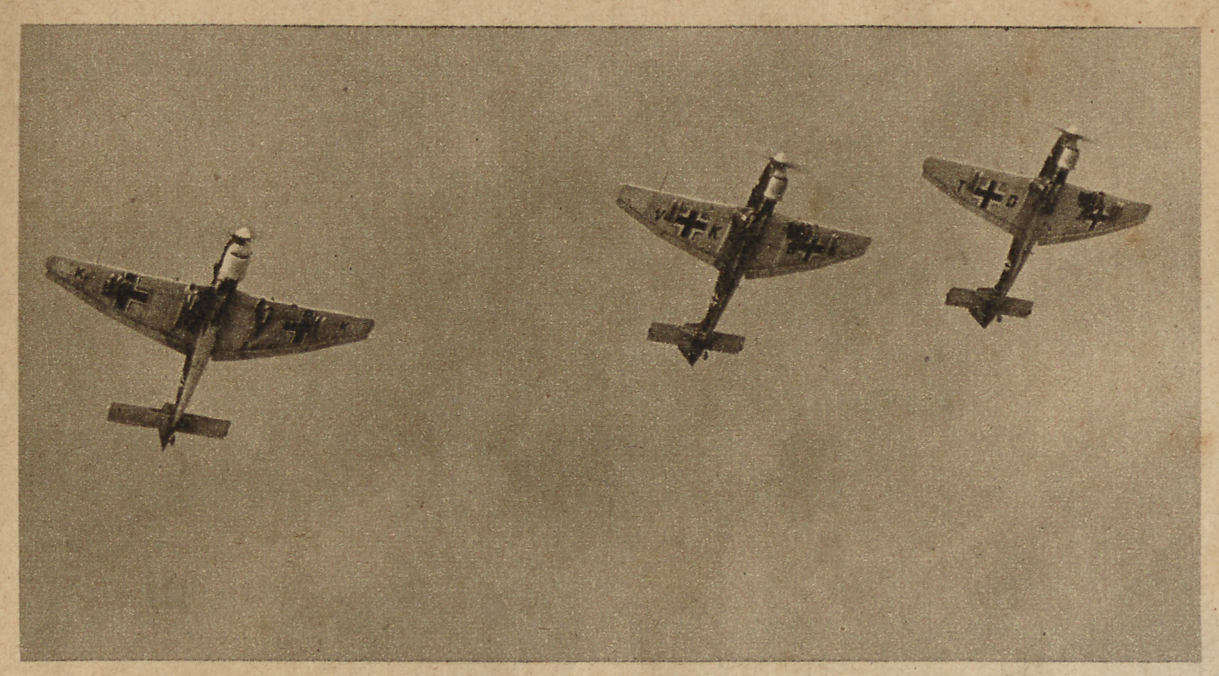
Unten schießen sie aus allen Rohren. Aber sie können uns nichts anhaben. Jetzt sind von unseren Kameraden die Bomben ausgelöst worden, kurz darauf fängt er seine Maschine ab. Mit einem flüchtigen Blick werden wir gewahr, daß sie — von unzähligen Flakwolken umlagert — wieder in die Höhe steigt. Pech gehabt! Die Treffer haben dicht neben dem Briten gesessen. Etwas näher heran — und der Pott wäre geliefert gewesen.
Nun sind wir an der Reihe. Wollen sehen, daß wir es diesmal schaffen!

Im Sturz, hinter dem Steuerknüppel, sehe ich den „Pott“ näher und näher kommen. Ein ganz stattlicher Kerl. Er ist annähernd doppelt so lang wie die anderen Einheiten des Verbandes. Dem werden wir jetzt die Hölle heiß machen! In gleichbleibender Schnelligkeit stürzen wir weiter auf unser Ziel los. Da merke ich, daß der „Pott“ mir in voller Fahrt unter der Sturzrichtung zu entwischen versucht. Also überzieh' ich meine Maschine so stark, daß sie fast auf den Kopf geht, um das Manöver des Engländers zu parieren. Dann kehre ich in den alten Sturzwinkel zurück. 700 m — 600 m — 500 m.

Ich erkenne deutlich auf dem Vorschiff zwei Geschütztürme, die in Gefechtsstellung sind. — Der vordere Backbord 45° abgedreht und der hintere Steuerbord quer. Das ist wirklich ein doller Bissen, zuckt es mir durch das Gehirn.

Ich löse die Bombe aus, ungefähr in 400 m Höhe, brause aber noch weiter auf die See zu. Erst 10 bis 15 m über dem Meeresspiegel fange ich die Kiste ab. Gleich darauf meldet mir von hinten mein Kamerad, der Bordfunker, daß die Bombe genau zwischen den beiden Geschütztürmen gesessen hat. Beim Wenden der Maschine sehe ich dann eine zehn Meter hohe Sprengwolke nach oben schießen, den typisch weißgrauen Pilz der Bombendetonation. Schon ganz anständig, denke ich, aber der „Pott“ hätte eigentlich mehr bekommen sollen!
Aber dann geschieht es!

Mit einemmal wird unser braves Flugzeug, wie von einer Riesenfaust, mit einem so heftigen Ruck gepackt, daß ich mit dem Kopf gegen das Kabinendach geschleudert werde. Wir werden regelrecht wie ein Stück Spielzeug ein Stück in die Luft geworfen.



*Wieder einmal haben die deutschen Stukas ihre Treffsicherheit bewiesen. Nun steigen die Maschinen auf ihre normale Flughöhe, während sie das Durcheinander des englischen Flottenverbandes unter sich lassen*

Und nun bietet sich uns ein großartiges Schauspiel. 500 m hoch steht eine mächtige Explosionswolke gegen den Himmel, die das ganze Schiff unseren Blicken entzieht. Dann prasselt ein Regen von Schiffsteilen in die See. Wir haben Schwein, daß wir davon ungeschoren bleiben.

So gewaltig war diese Explosion, daß selbst meine Kameraden hoch über mir, die nach mir stürzen wollten, noch ein großes Stück weggesetzt wurden. Das war immerhin in einigen tausend Metern Höhe. Sie haben mir das später erzählt. Ich muß hinzufügen, daß sie nach diesem „Feuerwerk" natürlich nicht mehr auf unseren „Pott" gestürzt sind, sondern sich ein anderes Ziel ausgesucht und mit vollem Erfolg angegriffen haben.

Wirklich: ein weiterer Bombenwurf auf den „Pott" erübrigt sich. Wir trauen unseren Augen nicht, als wir, nachdem die Explosionswolke sich verzogen hat, von dem stolzen Schlachtschiff keine Spur mehr entdecken können. Dann sehen wir im Wasser eine Unmenge von kleinen Kringeln abzeichnen, die nicht etwa von der fleißig weiterschießenden Flak der Briten stammen können, denn das gibt erfahrungsgemäß ganz regelmäßige Kreise. Die Kringel laufen durcheinander. Das ist eine Erscheinung, die nur von den Sprengstücken und Wrackteilen des Schiffes kommen kann.

Während ich, von einem wütenden Sperrflakfeuer von Bord der anderen britischen Kriegsschiffe verfolgt, weiter in die Höhe steige, blicke ich mich nach meinen Kameraden um, der sich auch umgedreht hat. Wir nicken uns zu. Eine tolle

Geschichte, denken wir, so ein Schlachtschiff mit Mann und Maus, innerhalb einer Minute von einer einzigen unserer Stukabomben auf den Meeresgrund befördert!

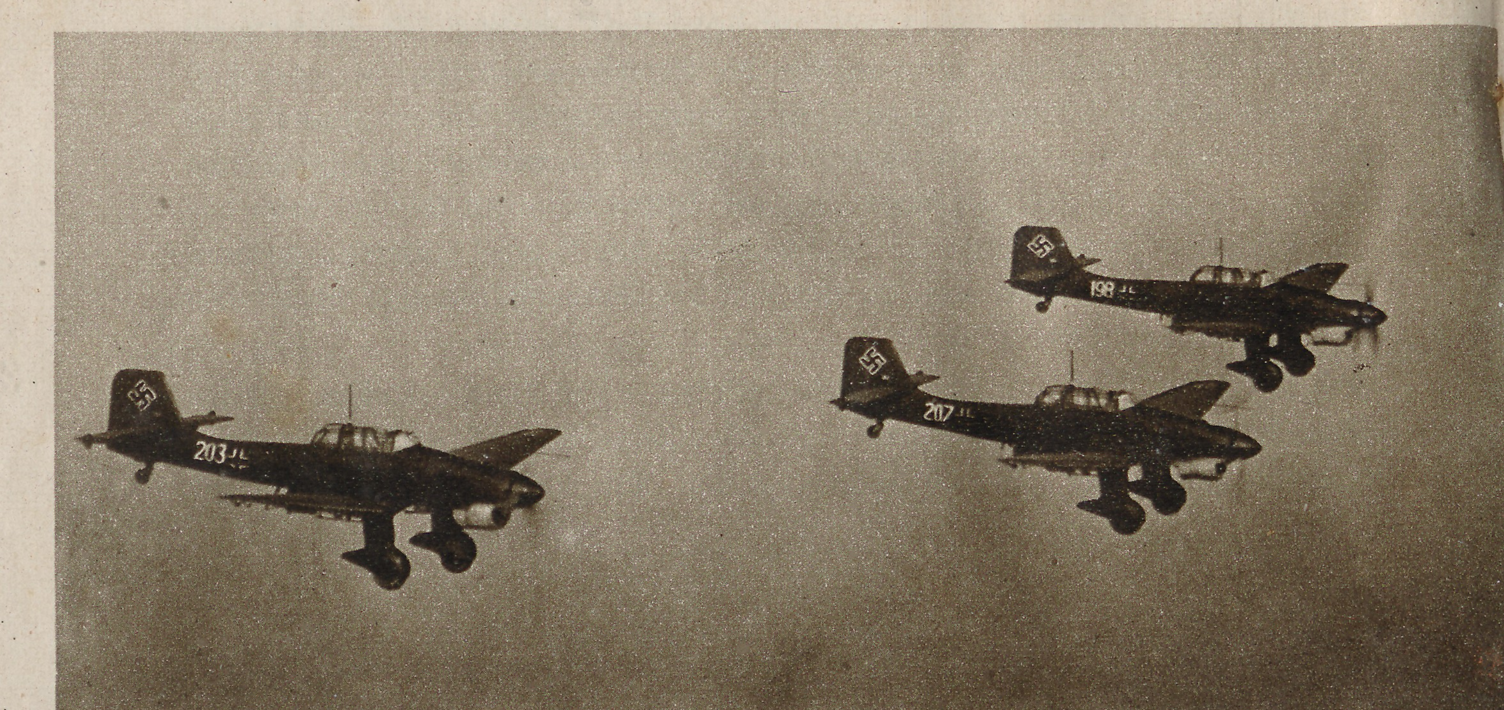
Wir ziehen nun ab — heimwärts.

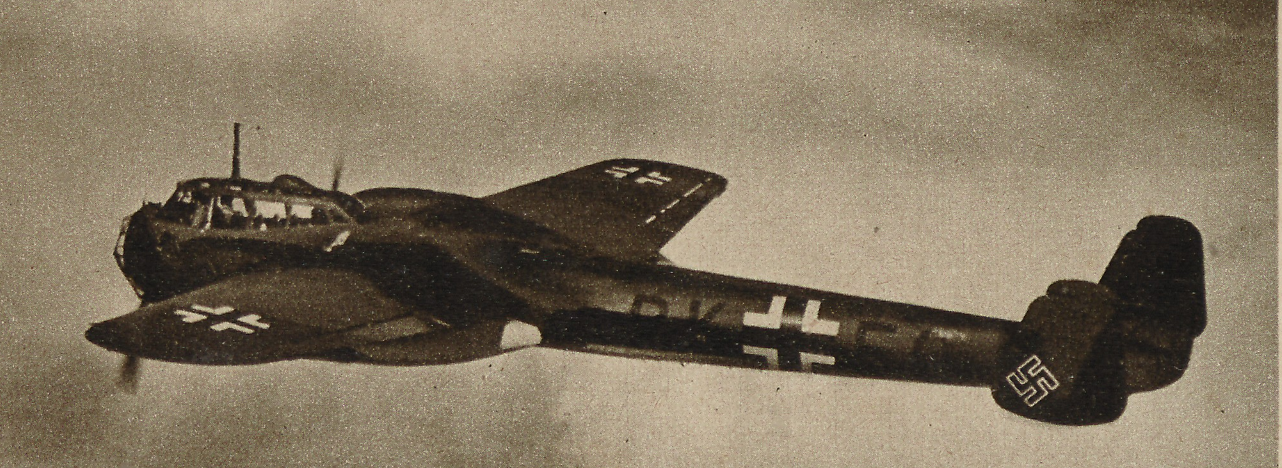
Unsere Kameraden von den anderen Ketten haben die Hände natürlich auch nicht in den Schoß gelegt. So haben wir unter dem Verband ordentlich aufgeräumt. Es wurde noch ein großer Truppentransporter versenkt. Zur Rettung der Überlebenden seiner Besatzung kamen zwei britische Kreuzer längsseit. Dann sank innerhalb von 37 Minuten ein Schwerer Kreuzer nach einem unserer Bombentreffer. Der englische Verband brauste nun, völlig aufgelöst, in Nordwest-Richtung von der Küste davon.

Als wir zu unserem Horst zurückgekehrt waren, suchten wir als vorsichtige Krieger natürlich noch nach Bestätigungen für unsere eigenen Feststellungen. Es war kein Zweifel mehr erlaubt. Insgesamt zwölf Augenzeugen hatten diese völlige Vernichtung eines britischen Schlachtschiffes miterlebt, darunter drei Aufklärungsflieger, die während des Kampfes den Schauplatz dieser Ereignisse dauernd in unmittelbarer Nähe umkreisten.

Als sich nach und nach alle unsere Kameraden unversehrt hintereinander eingefunden hatten, war die Freude groß. Wir waren stolz, der britischen Flotte wieder einmal ein paar Schläge versetzt zu haben, die man drüben bei den Drahtziehern dieses Krieges auf dem Inselreich bestimmt nicht vergessen würde.

*Sturzkampfflugzeuge Ju 87 auf dem Rückflug*





LEUTNANT STOY

# Fliegender Spähtrupp über Scapa Flow

Unsere Staffel liegt auf einem Flugplatz in Norwegen. Vor wenigen Tagen wurde er von der deutschen Luftwaffe in Besitz genommen, und nun herrscht reger Flugbetrieb. Jäger und Zerstörer überwachen den Luftraum. Transportgeschwader landen und starten unaufhörlich. Sie bringen Truppen, Brennstoff, Verpflegung, überhaupt alles, was gebraucht wird.

Wir sitzen neben unserer Maschine, und während wir auf den Einsatzbefehl warten, betrachten wir dieses Bild der Kraft, der Stärke, voll unbedingten Willens zum Sieg. „Leutnant K., Leutnant S., sofort zum Hauptmann!" Wir begeben uns schnellstens mit unseren Karten zum Gefechtsstand. In knappen Worten erhalten wir den Auftrag: „Sie fliegen Aufklärung Scapa Flow. Alles klar?" „Jawohl, Herr Hauptmann."

Während wir zur Maschine zurückgehen, schießen mir allerlei Gedanken durch den Kopf. Wie lang waren jene Flüge im Winter und im Frühjahr. Schier endlos erschien uns die Strecke über See, obwohl damals unser Standort in der nordwestlichsten Ecke Deutschlands war. Jetzt ist der Weg halb so lang. Aber



*Deutsche Fernaufklärer über der felsigen Küste Norwegens. Bald geht es über das Meer dahin*



*Da die Aufklärer ihr Ziel in großer Höhe anfliegen, sind sie zum Schutz gegen Sauerstoffmangel mit dem Höhenatmungsgerät ausgerüstet*

Scapa Flow ist ein Wespennest. Der Tommy bewacht diesen Schlupfwinkel seiner einst die Meere beherrschenden Flotte sehr gut. Viele harte Schläge haben ihm unsere Kampfgeschwader selbst in dieser entfernten Ecke zugefügt. Seine schnellsten Jäger liegen auf der Lauer, und unzählige Flakrohre ragen in den Himmel. Mancher von unseren Kameraden hat schon einen harten Kampf mit dem „Spitfire" bestehen müssen. Aber wir brennen darauf, ein gutes Ergebnis nach Haus zu bringen, damit zu einem neuen Schlage ausgeholt werden kann.

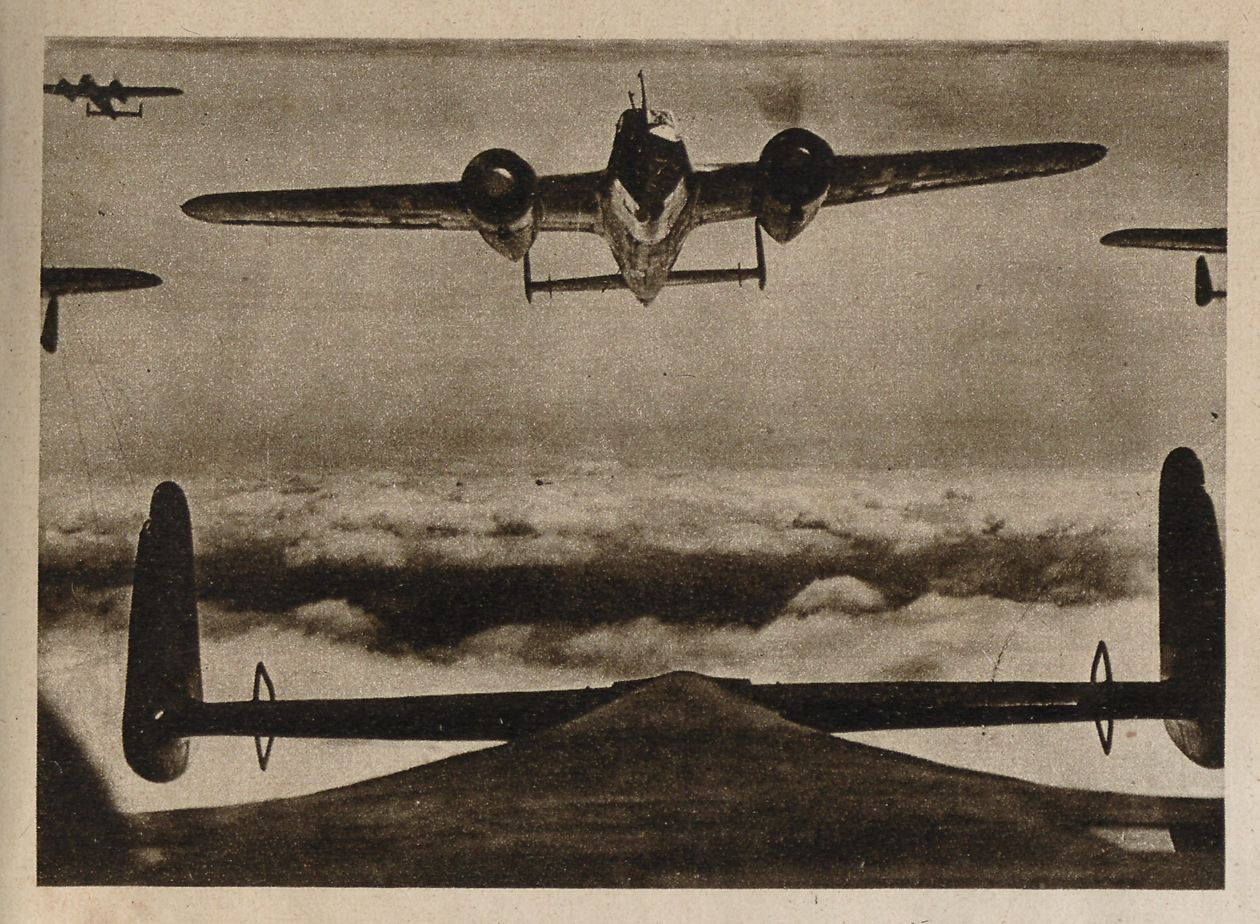
Pelzkombination, Pelzstiefel, Kappe, Handschuh, Schwimmweste, Fallschirm! In wenigen Minuten ist die „Verkleidung" geschehen, die Motoren laufen, einsteigen. Ein kurzer prüfender Blick. Instrumente in Ordnung, Trommeln auf den MGs, und wir rollen zum Start. Der Platz ist nicht groß, kurz vor der Umzäunung hebt die Maschine erst ab. Es war wohl überhaupt schwer, in dieses Gelände einen Flugplatz zu bauen. Da liegt es unter uns, das schöne, herbe Norwegen! Kahle, schroffe Felsen, weiter im Land mit Schnee und Eis bedeckt, nur in den Tälern und an der Küste schmale grüne Streifen. Eines der Wunder des Fliegens ist es, daß man bei jedem Flug das Land, über das man fliegt, anders sieht, bedingt durch die Tageszeit, die Beleuchtung, das Wetter. Hier in Norwegen gibt es besonders herrliche Variationen.

*Ein neutraler Dampfer ist ausgemacht. Das Flugzeug hält auf ihn zu*



*Ein breiter Luftraum wird abgeflogen. Kein Schiff entgeht den spähenden Augen*

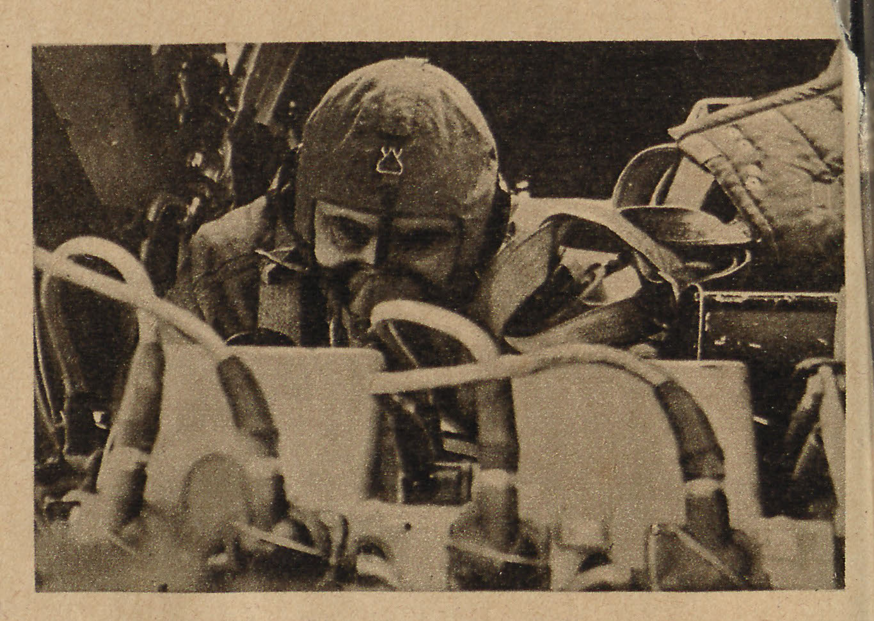




*So fliegt täglich Flugzeug neben Flugzeug gegen den Feind*

Jedoch ist keine Zeit zu sinnigen Betrachtungen. Ich lege die Maschine „auf Kurs", und bald sind wir über dem Meer. Zwei Schnellboote zeichnen einen langen weißen Schaumstreifen in das dunkelblaue Wasser. Wolkenloser Himmel. Die Maschine steigt schnell. Der Bordwart kontrolliert laufend die Temperaturen. In 2000 m Höhe liegt die 0-Grad-Grenze, und die Kühler müssen langsam geschlossen werden. Der Funker, der gleichzeitig als Heckschütze unseren Rücken decken muß, hat Verbindung mit der Bodenstelle aufgenommen. Das Bordverständigungsgerät ist eingeschaltet. Ab 4000 m wird Sauerstoff genommen.

Himmel und Wasser! Hier wird einem so recht bewußt, wie einsam ein Aufklärer ist. Während Kampfflieger, Jäger, Zerstörer zu 3, 6, 9 oder noch mehr Maschinen fliegen und so eine Gemeinschaft, einen Block bilden, der vom Gegner nur schwer angegriffen werden kann, muß der Aufklärer den Feind meiden, um sein Aufklärungsergebnis nicht zu gefährden. Er muß versuchen, den Feind zu überlisten, muß sich hinter Wolken verstecken und darf sich nur im äußersten Fall zum Kampf stellen. So fliegen wir in großem Bogen um ein Vorpostenschiff, das als kleiner grauer Punkt am Horizont erscheint, um nicht vorzeitig gemeldet zu

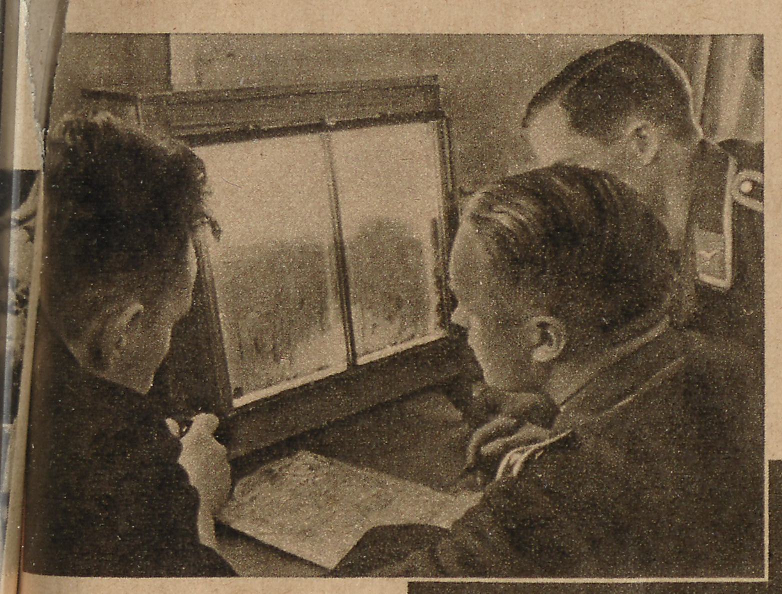


*Der Beobachter des Fernaufklärers am Überdeckungsregler des Bildgerätes*

werden. Jetzt sind wir nahe an England. Unsere Aufmerksamkeit wird immer gespannter. Da taucht links vor uns aus dem Dunst ein brauner Streifen — die schottische Küste — auf und vor uns die Orkneys! Jetzt gilt's! Ich hole etwas nach Süden aus, damit wir die Sonne im Rücken haben. Gründlichst suchen wir alle vier Mann der Besatzung den Himmel nach feindlichen Jägern ab, aber es ist nichts zu entdecken. Ich drossele die Motoren, um ihr Geräusch zu vermindern. Leutnant K. schaltet die Bildgeräte ein, und jetzt sind wir mitten über Scapa Flow!

Mein Gott, was da alles drin liegt! Schiffe aller Größen und Klassen. Leutnant K., der früher zur See gefahren ist und jedes Schiff identifizieren kann, was mir als Landratte absolut nicht immer gelingen will, macht sich eifrig Notizen. Aber plötzlich wird er lebendig, stößt mich an und zeigt aufgeregt in die Südwestecke der Bucht. „Flugzeugträger" höre ich ihn durch die Eiv. murmeln. Und richtig: da liegen gleich zwei dicht beieinander friedlich in der Sonne. Wird das ein Fraß für unsere Kampfflieger.

Über Kirkwall wende ich, um noch einmal über die Bucht zu fliegen, da beginnt der Hexensabbat. Wir sind doch bemerkt worden, und Land- und Schiffsflak schießen um die Wette. Weiße und schwarze Wölkchen stehen plötzlich im blauen Himmel vor, über, unter, neben uns. Aber die Schüsse liegen schlecht, so daß wir uns nicht stören lassen. Fast haben wir die Südseite der Bucht wieder erreicht, als das Schießen nachläßt. „Dieses dürfte etwas zu bedeuten haben", denke ich gerade, als der Bordwart auch schon „Jäger im Anflug" meldet. Nun wird's Zeit! Noch sind sie weit unter uns, aber sie sind schneller als wir. Ich schiebe Vollgas ein und drehe zur Nordsee ab. Unser Auftrag ist erfüllt, nun werden unsere Bomber den Briten wieder einmal Tod und Verderben bringen.



*Nachdem der Film, den die Aufklärer vom Feindflug mitgebracht haben, entwickelt ist, gelangt er sofort zum Durchleuchtekasten. Hier wird das wertvolle Material sorgfältig ausgewertet und als Grundlage des nächsten operativen Einsatzes unserer Luftwaffe verwendet*

*So sahen unsere Aufklärungsflieger einen Hafen an Englands Küste*

1. *Torpedofabrik*
2. *Hafenanlagen mit Verladeeinrichtung*
3. *Wachboot*
4. *Fracht- und Fahrgastschiff*
5. *Frachtdampfer mit Hafenschlepper*
6. *Werftanlagen*

Das Meer ist unser Verbündeter. Die englischen Jäger gehen nicht gern weit über See, und ich kann durch leichtes Drücken die Geschwindigkeit unserer Maschine so steigern, daß sie selbst von dem schnellsten englischen Jäger nicht mehr erreicht wird. Sie müssen erfolglos umkehren.

Leutnant K. ist beim Verschlüsseln seiner Meldung, und der Funker gibt sie an unsere Bodenstelle durch. Lange vor unserer Landung kann sie für den Einsatz der Bomber ausgewertet werden. Ein Aufklärer am Himmel ist wie eine einzige Laus auf einem Bettuch: Das Vorzeichen für eine unruhige Nacht, — in diesem Fall für den Tommy.



*Der Staffelkapitän, noch mit Fliegerkombination und Haube, ist soeben mit seiner Maschine gelandet und erstattet an Hand der Karte Meldung über seinen Aufklärungsflug*

# Zange um England

Von Leutnant M. J. Tidick

Frankreichs Sonne brütet über dem Flugplatz. Wenn man unter dem Dach des Kraftwagens hervorkommt, stößt die Hitze auf einen zu. Ein Gefühl, als bekäme man ein Brett über den Schädel gehauen. Es verkriecht sich alles vor dieser Sonne, wenig Menschen nur kann man rings um das Rollfeld entdecken, und glutheiß sind die Flächen der Flugzeuge.

Die Jacken ausgezogen, ein paar Männer mit nacktem Oberkörper, so sitzt eine kleine Gruppe von Soldaten neben einem unserer Großflugzeuge. Karten liegen auf dem Rasen, Zirkel, Kursdreieck und Rechenschieber sind in Tätigkeit. Ich schmeiße meine Jacke zu den anderen: „Verdammte Hitze."



„Jetzt werden wir gebraten", meint der Oberleutnant als Antwort, „dafür müssen wir nachher zwölf Stunden frieren."

Frieren — das kann man sich im Augenblick gar nicht vorstellen. Den Begriff Kälte vermag man sich eigentlich nur als etwas Angenehmes zu denken — jetzt, da die Sonne unsere Köpfe dörrt. Als wir die Kleider wieder angezogen haben

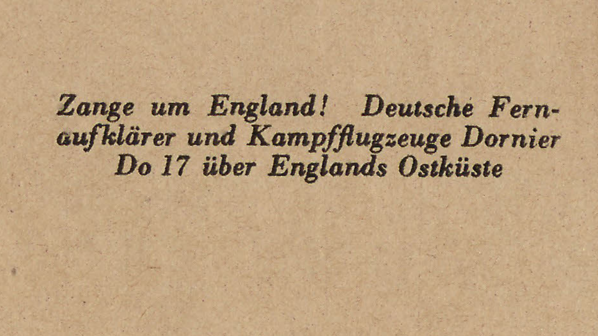
*Der Beobachter beim Kartenstudium während des Feindfluges. Der Kurs ist neu abzusetzen*



und die Fliegerkombinationen darüber und die Schwimmwesten und die Fallschirmgurte auch noch darüber, da sehnen wir uns nach jener Kälte.

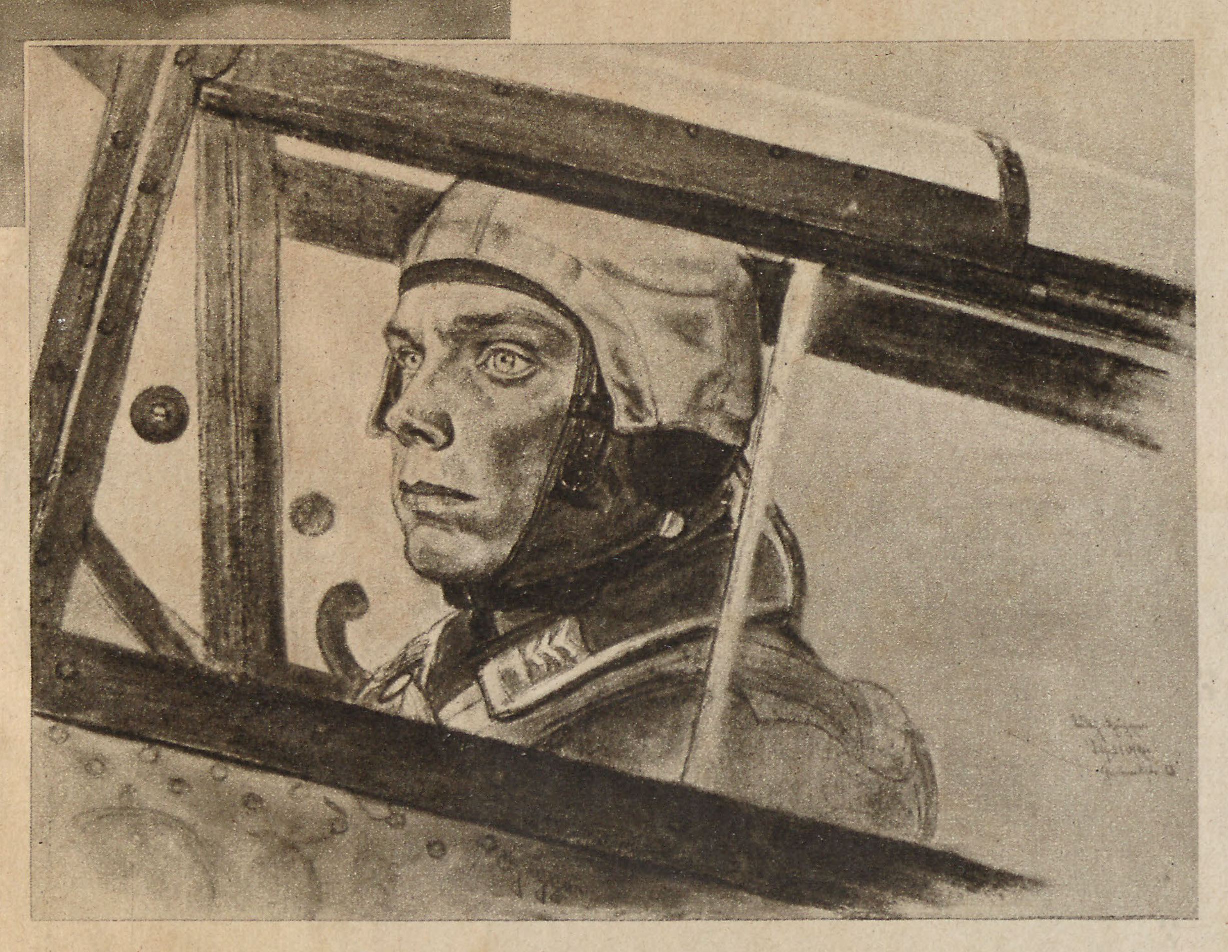
Keine Bange, sie kommt noch. Wir werden nicht zwölf Stunden fliegen, sondern vierzehn oder noch länger. Soeben wurde es ausgerechnet. Und der Sprit wurde berechnet, den wir in so riesigen Tanks an Bord haben, daß ein Mann drin glatt ersaufen könnte und den man dennoch bis auf den Liter genau mit Auftrag und Flugweg in Einklang bringen muß. Der Bordwart kennt jeden seiner Motoren, der eine hat mitunter ein wenig mehr Durst, als der andere — das muß hinein in den Voranschlag, den der Kommandant macht.

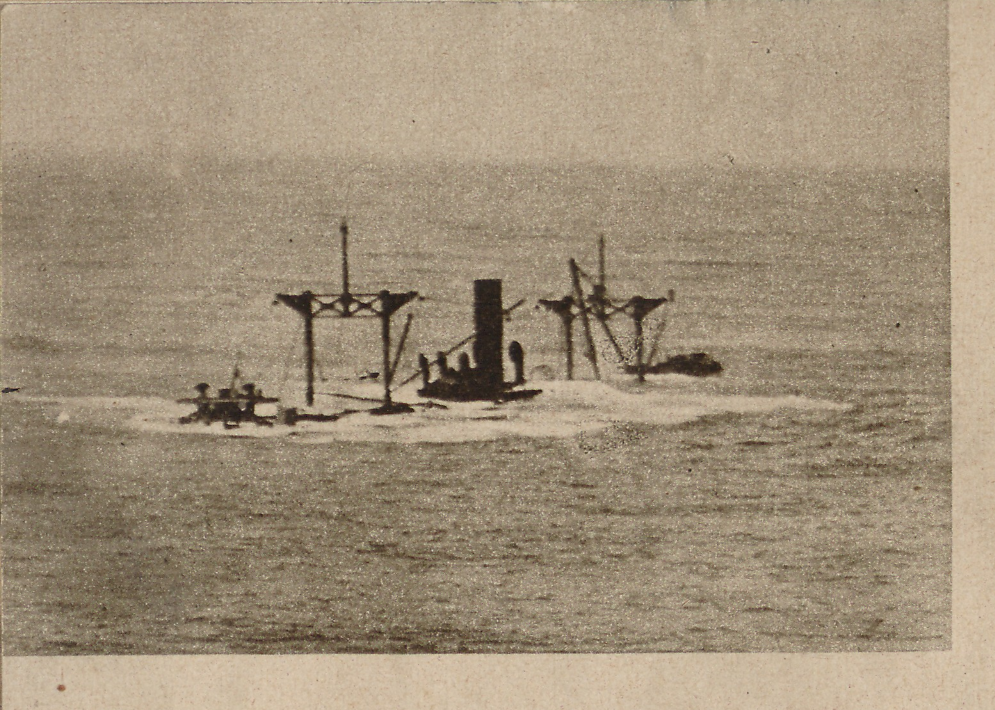
Ganz langsam, schrittweise, rollt der Riesenvogel an den Start, ganz allmählich, zentimeterweise, hebt er sich nicht weit vom Ende der Rollbahn ab, von der Vollkraft all seiner Motoren vorangerissen. Wir fliegen über halb Frankreich und



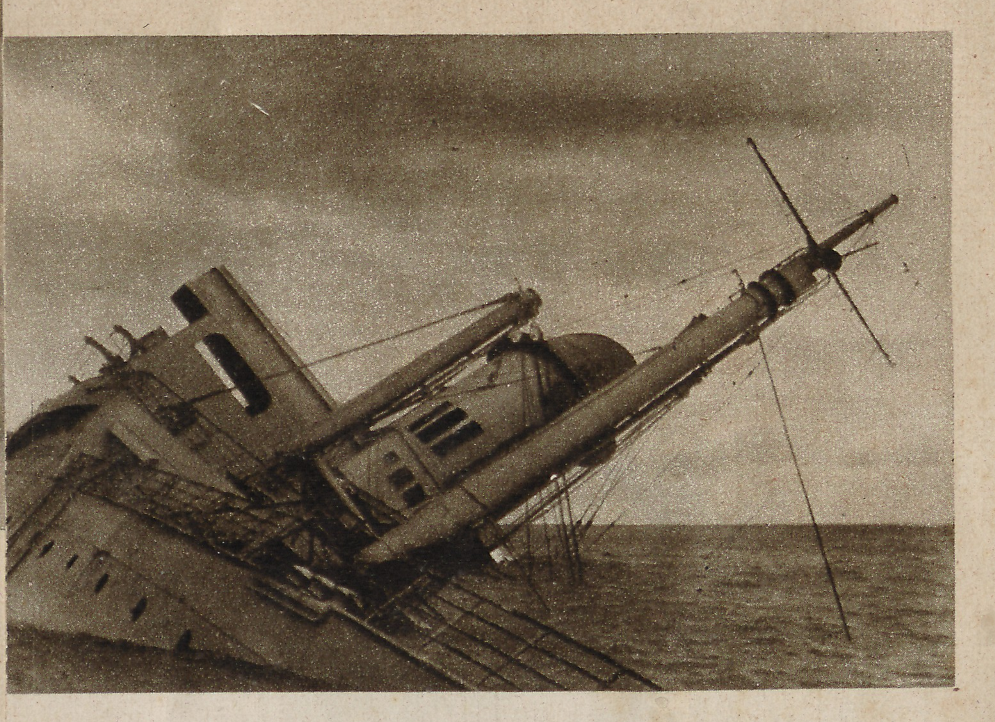
*Zange um England! Deutsche Fernaufklärer und Kampfflugzeuge Dornier Do 17 über Englands Ostküste*

*Unsere Jäger und Zerstörer überwachen den deutschen Luftraum. Erfolgreicher Jagdflieger in seiner Maschine*
*Zeichnung von Wolf Willrich*





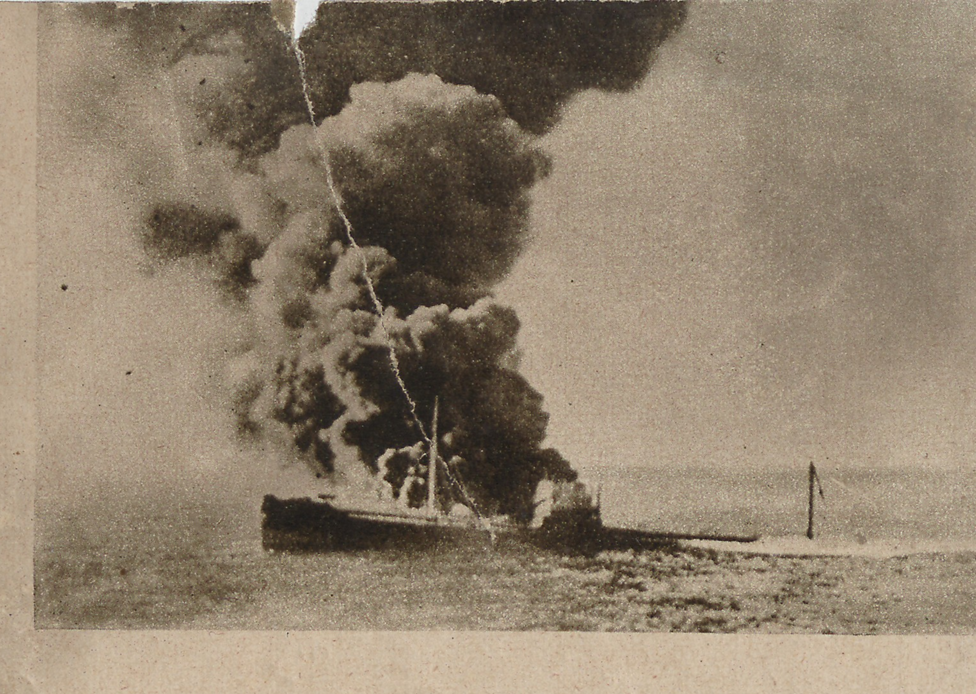
*Nur Masten und Schornsteine sind noch sichtbar. In wenigen Minuten werden sich die Fluten über dem britischen Vorpostenschiff geschlossen haben*



*Der 28000 t große Truppentransporter ist schwer getroffen und sinkt*



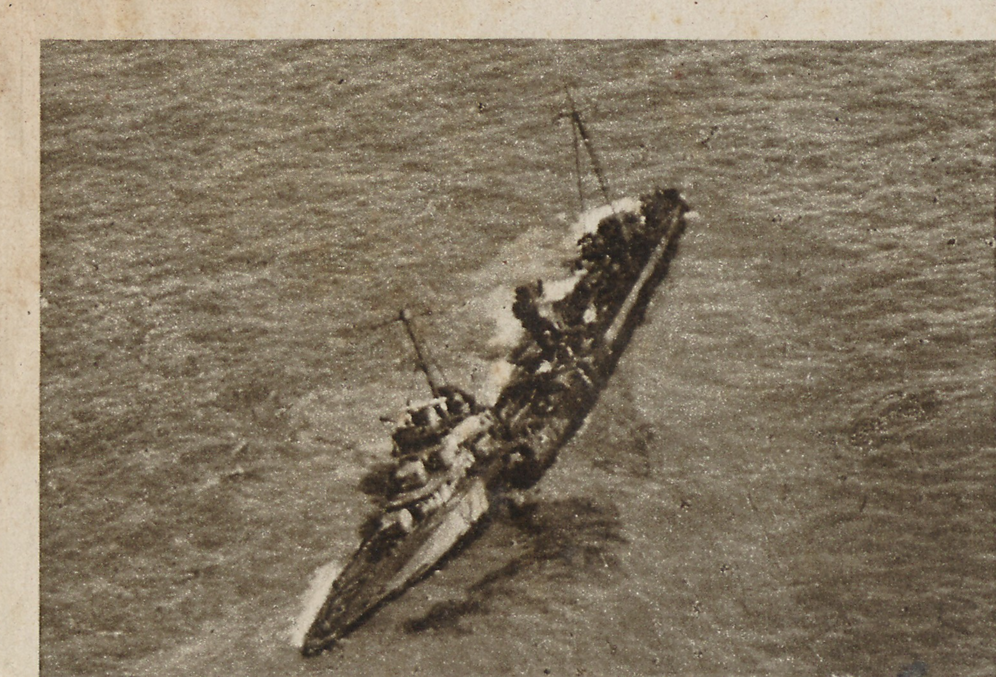
*Das ist die „Unbesiegliche Flotte". Ein britischer Truppentransporter ist am Strand von Dünkirchen nach Bombentreffer auseinandergebrochen*



*…le steigt von …npfer auf. der …nichtet wurde. … ist von dem …Dampfer „Pre-… aus gemacht*



*…reichen“ Rückzug … …der bei Dünkirchen. So … ein britisches Kriegsschiff nach dem anderen von unserer Luftwaffe vernichtet*



*Auch dieser britische Zerstörer wird nicht mehr gegen Deutschland fahren. Der Volltreffer sitzt backbord, das ausgelaufene Öl bildet einen dunklen Fleck*



*Eine Ju 87 vernichtet im Sturzangriff ein englisches Handelsschiff*

ordwestküste auf den Atlantik hinaus. Wenn man vom oberen
die Tragflächen so über die Küste gleiten sieht, dann kann einem
fühl kommen, daß diese riesigen Flügel die Erde unter uns in
nehmen.
war bisher ein Begriff aus der friedlichen Pionierarbeit der
tfahrt. Im Kriege ist er neu. Früher flogen keine Kampfflugzeuge
antik, den Raum rings um Europa, so möchte man schon sagen, nach
abſuchend. Gemessen an früheren Kriegen sind die Räume ins Unge-
hsen, die in Kampfhandlungen erfaßt werden. Schwer von Treibstoff,
Bomben stürzt unsere fliegende Festung über das endlos weite
iegt einen brennenden Zerstörer, der inmitten einer großen Öllache
gt ein paar Schiffe, auf die wir unsere Bomben noch nicht ver-
nnen, und jagt weiter, zwischen Himmel und Atlantik weiter, um
efehl gemäß bewaffnete Aufklärung zu fliegen.
sflugzeug verfügt über einen besonderen Reiz, birgt eine besondere
ier liegt der Reiz in den Ausmaßen, in der Vielheit seiner techni-
htungen, in dem fesselnden begeisternden Gedränge der Leitungen
ngen, der Pumpen und Schaugläser, der Uhren und Zeiger und Ska-
l, der Waffen und Vorräte: Tausende von Dingen, mit Präzision
zus aßt zu einem Ganzen. Weiß Gott, wir können uns noch begeistern
an solchem Bau, wir, die wir von der technischen Entwicklung und von der Voll-
endung und dem Erfolg des Kriegsgerätes so verwöhnt worden sind.

Man liegt unten in der Wanne und sieht in der Tiefe tausendfältig reflektierend die Wellen des Atlantik — ein Träumer wird man, der sich im Raumschiff fühlt. Man blickt aus der Kanzel oder aus dem MG-Stand oben, sieht die Flächen, die Motoren, sieht die Männer vorne im Führersitz — und man fühlt sich siegesstolz und herrschsüchtig im schnellen Flug dieser Maschine über Räume, die einst die Völker trennten.

Fünf Flugstunden sind vorbei. Unbeweglich sitzen der Kommandant und der zweite Flugzeugführer an ihren Steuern, die Blicke auf den Instrumenten, die Blicke voraus auf Meer und Land.

Felsiges Land gleitet steuerbord unter uns vorüber, grüne Wiesen dazwischen. Leuchttürme auf hochragenden Inseln in Höfen, die ummauert wie Festungswerke aussehen. Das ist Irland. Längst sind wir, über dem Atlantik fliegend, an die Westküste dieses Staates gestoßen, dessen Söhne seit jeher einen unbändigen Freiheitswillen gegenüber den tyrannischen Knechtungsversuchen Großbritanniens gezeigt haben. An dieser Küste empfängt uns kein englischer Jäger, da stehen uns keine Flakwolken vor der Schnauze. Da treffen wir in langem, langem Flug auch kein britisches Schiff — leider!

Sieben Stunden sind vorüber, es ist 23 Uhr, und noch scheint
die Kabinenfenster. Auch eine Stunde später ist es noch hell gen
können, obwohl wir nun in geringer Höhe über dem Meer in
Wolkenschicht fliegen, die gespenstisch wechselnd in Fetzen aufreißt
schließt, uns mal das Meer zeigt und mal den Himmel, die es abe
verdammt schwer machen muß, uns zu entdecken. Sie ahnen wohl n
nunmehr bereits im Norden von Irland und unweit der englischen
solcher Riesenkahn mutterseelenallein seinen Auftrag fliegt.

Nördlich von Irland stoßen wir zur englischen Küste vor. Einen riesi
haben wir bereits geflogen, als der Kurskompaß östliche Richtung
oben an der englischen Westküste fliegen wir bewaffnete Aufklärun
vielleicht zur gleichen Zeit Kameraden mit ihren Bomben Liver
oder wichtige Punkte an der Süd- oder der Ostküste der Insel. Das ist d
sich um England gelegt hat. Ein Blick auf die Karte. Unser eingezeic
weg verdeutlicht diese Zange. Wir in unserer Maschine, die nun na
Küste vorstößt, wir fühlen uns als die Schneide des einzigartig
das aus Willen, Menschen und Stahl geschmiedet ist. Wir sind die
die sich vom Westen vorschiebt, Schneide der Zange, die eine gew
langsam zuzudrücken beginnt.

Es ist noch nicht lange her, da flogen wir von deutschen Flugplätz... ...g-
lands Ostküste. Es ist noch weniger lange her, da flogen wir in Norwegen und
erkämpften jenes Gebiet, das von Großbritannien selbst als die „Pistole gegen



*Flugzeugführer und Beobachter eines deutschen Kampfflugzeu...*



**Bomben auf England**

*Links:* Der britische Fliegerhorst Lympne in der Grafschaft Kent zu Beginn des Krieges. *Rechts:* Derselbe Platz nach dem deutschen Luftangriff. Die Treffer auf Hallen, Werften und Unterkunftsgebäude sind ebenso leicht wahrnehmbar wie die zahllosen Trichter auf dem Rollfeld



*Der Abend bricht an, als das Geschwader von Kampfflugzeugen Do 215 nach erfolgreichem Angriff wieder den Heimatflughafen anfliegt*

England" bezeichnet wurde. Nun herrschen die fliegenden Verbände unserer Luftwaffe im Osten der stets so überheblichen Insel, im Süden und — über dem Atlantik im Westen. Jeder Politiker der Welt, der dieses Schauspiel betrachtet, wird zu der Erkenntnis kommen, daß es besser ist, an den Griffen dieser Zange zu sitzen als zwischen ihren Schneiden.

Nur in England gibt es Leute, die so tun, als sei das Gesetz des Hebels noch nicht gefunden. Doch was macht das? Die Wirklichkeit ist nicht das, was ein Churchill oder Duff Cooper in Mikrophone bläst, sondern die Wirklichkeit sind wir. Hier — unsere Maschine, der Kommandant da vorne, der Funker hier, der Bordwart, die MG-Schützen, unsere Motoren. Und unsere Bomben sind auch Wirklichkeit, sie sind es in erschreckendem Maße für nunmehr schon so viele Armeen und Regierungen geworden.

Die Mündung des Clyde liegt droben, wo wir fliegen, wo wir den Bogen schlagen, um auf südlichen Kurs zu gehen, heimwärts. Irland mit seinen weiten Wiesen, seinen Seen begleitet uns rechter Hand. Seit Monaten sehen wir zum erstenmal Städte, die voll beleuchtet sind. Das sind Zeichen des Friedens, doch wir können sie als Zeichen eines trotzigen Friedens nehmen. Dieses Land hält einen Frieden, der gegen England gerichtet ist, weil es keinen Krieg auf der Seite Englands führen will.

…on Stunden sind vorbei. Elf Stunden! Da zieht vor dem Westausgang des …nals ein Schiff mit weißem Schaum vor dem Bug seine Bahn. Da rauscht … großer Vogel im fahlen Morgenlicht über diesem Schiff dahin, auf dem nun, …gehört von uns, die Alarmsignale gellen. Da öffnen sich die Klappen, wir wer…en unsere Bomben doch noch los, und brennend treibt ein britischer Transporter …n wohl 10 000 Tonnen im Atlantik.

…eder liegt Frankreich unter uns. Zahllose Augen deutscher Soldaten, die hier nach getaner Arbeit Wache halten, sind gewiß emporgerichtet auf uns. Wir können keinen der Soldaten sehen, aber wir haben stets auf dem letzten Teil des Heimfluges dieses Gefühl gehabt, daß unsere Kameraden uns entgegensehen,



*Überreichung des Eisernen Kreuzes an erfolgreiche Flieger*

uns als den Sendboten der deutschen Waffe, den ersten Voraustruppen ih
eigenen unerhörten und endgültig besitzergreifenden Vormarsches.
Vierzehn Stunden sind verstrichen seit dem Start. Wir durchstoßen Wolken,
denen wir auf dem letzten Teil der Strecke geflogen sind, und spähen nach d
Stadt und dem Platz aus.
Unbeweglich sitzen Kommandant und zweiter Flugzeugführer an ihren Steue
Wißt ihr, was das heißt, vierzehn Stunden zu fliegen? Ihr könnt es nicht wiss
wenn ihr es nicht mitgemacht habt. Langsam ist den Männern mit der Müdigkeit
die Kälte ins Gebein gekrochen. Zwölf Stunden haben sie nicht gefroren, wie es
vorausgesagt wurde, aber acht werden es gewesen sein. Dabei können die Menschen unten auf der Erde vielleicht nicht schlafen, weil die leichteste Decke zu
warm ist.
Und vierzehn Stunden lang halten die Männer da vorne das Rad des Querruders in den Händen, vierzehn Stunden lang starren sie auf die Instrumente, überwachen sie den Lauf ihrer Motoren, setzen sie ihre Kurse ab, gibt der Funker seine Sprüche mit der Morsetaste hinaus, starren die Heckschützen in die Luft, um abwehrbereit zu sein und Gegner auszumachen. Vierzehn Stunden lang saufen nun die Motoren gierig ihren Sprit, und unsere Tanks geben noch immer her. Vierzehn Stunden! Es ist die Zeit, die das Empfinden abtötet, man muß sich wehren gegen die Stunden, schließlich gegen jede einzelne Minute, die länger erscheint als die vorhergehende. Ein ungeheurer Kampf des Willens wird hier bei jedem Flug durchgefochten, ein Kampf, der so leicht und tändelnd beginnt und schließlich ein Ringen wird. Die Männer siegen in diesem Kampf. Jedesmal. Sie müssen es, sie haben einen Auftrag. Und sie dürfen nichts von all dem vernachlässigen, was auf einem Feindflug beachtet werden muß.
Und sie reißen ihre Energie noch einmal doppelt zusammen, wenn es zur Landung geht, wenn der Riesenkahn gut hingesetzt werden muß, wenn der Flugzeugführer und der Mechaniker das Fahrgestell herauskurbeln lassen, wenn die Landeklappen angestellt werden, wenn sie die Gashebel zurücknehmen, wenn die Maschine ausschwebt, aufsetzt und ausrollt.
Er steht am alten Platz, der Kahn. Die Besatzung klettert heraus. Der Wetterfrosch steht schon da mit einer Karte in der Hand und bekommt vom Kommandanten Mitteilungen über das auf dem Flug angetroffene Wetter.
Sie stehen einen Augenblick beieinander, die Männer der Besatzung. Sie sehen aus wie ihr eigener Geist, würden sie sicher selbst sagen, wenn sie jetzt nicht viel zu müde dazu wären. Der Kommandant muß noch im Wagen zur vorgesetzten Dienststelle, um seine Gefechtsmeldung zu machen.
Um 6.25 Uhr sind wir gelandet. Vierzehn Stunden und 25 Minuten vergingen seit dem Start. Aber wir haben es erlebt, wie sich die Zange um England schließt.

Wo unsere Flieger sind, ist auch




deshalb kann jedes Heft in Wort und Bild vom neuesten Geschehen berichten, von Kampf und Sieg, von Männern und Maschinen, von Ausbau und Fortschritt, von ernsten und heiteren Stunden. Wer den ADLER regelmäßig liest, steht in engster Verbindung mit unseren Fliegern. Wer die Hefte der großen Luftwaffen=Illustrierten sammelt, besitzt Dokumente von bleibendem Wert. Überall für 20 Pfennig zu haben